

Das
PREUSSISCHE
EISENBAHNRECHT.

Von

AUGUST BESSEL,

Advocat-Anwalt am Rheinischen Appellations-Gerichtshofe zu Köln,

und

EDUARD KÜHLWETTER,

Regierungs-Assessor u. Special-Director der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft.

ZWEITER THEIL.

KÖLN, 1857.

F. C. EISEN'S Königl. Hof-Buch- und Kunsthandlung,

Friedrich-Wilhelmstrasse Nro. 24 und Domhof Nro. 134.

VEREINIGUNG

FISCHER'S RECHT

Von der Organisation der Verwaltung

VEREINIGUNG

Die Organisation der Verwaltung ist ein Thema, das in der Verwaltungswissenschaft eine wichtige Rolle spielt. In der Praxis ist die Organisation der Verwaltung ein komplexer Prozess, der viele Faktoren berücksichtigt werden müssen. Die Organisation der Verwaltung ist ein Thema, das in der Verwaltungswissenschaft eine wichtige Rolle spielt. In der Praxis ist die Organisation der Verwaltung ein komplexer Prozess, der viele Faktoren berücksichtigt werden müssen. Die Organisation der Verwaltung ist ein Thema, das in der Verwaltungswissenschaft eine wichtige Rolle spielt. In der Praxis ist die Organisation der Verwaltung ein komplexer Prozess, der viele Faktoren berücksichtigt werden müssen.

KOLN, 1887.

V. F. FISCHER'S VERLAG, KOLN, 1887.

CAPITEL V.

Von der Organisation der Verwaltung.

Einleitung.

§. 80.

Die Eisenbahnen gehören so sehr dem öffentlichen Interesse an, dass der Staat auch nach ertheilter Concession und nach bewirkter Expropriation der zum Baue nöthigen Grundstücke in fortwährender Wechselwirkung mit ihrer Verwaltung steht.

Bis gegen das Jahr 1842 hatte man im Preussischen Staate den Bau von Eisenbahnen lediglich der Privat-Industrie überlassen. Die öffentliche Meinung und die Meinung der Regierung über die Bedeutung der Eisenstrassen hatte sich damals noch nicht festgestellt; man betrachtete sie noch nicht in dem Grade wie jetzt, als ein im Interesse der Cultur selbst nothwendiges Bindeglied zwischen den civilisirten Nationen, als eine nothwendige Bedingung des Fortschrittes der modernen Gesellschaft, sondern als eine vielleicht nützliche, vielleicht auch schädliche Industrie*), die man

*) Wie sehr noch 1844 die Besorgniss vor der zu grossen Vermehrung der Eisenbahnen vorherrschte, geht z. B. hervor aus einem Erlass der Regierung zu Trier vom 11. April 1844, welcher also lautet:

„Die stets wachsende Zahl und Ausdehnung der in neuerer Zeit an-
„geregt Eisenbahnprojecte beginnt schon jetzt nachtheilig auf Handel

zwar versuchsweise sich entwickeln lassen, zugleich aber auch mit allen möglichen Vorsichtsmaassregeln umgeben wollte. In diesem Sinne wurde das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 redigirt. Auf der einen Seite soll einer Privat-Industrie, von der man Nutzen für das Land hofft, Raum zur Entwicklung gegeben werden; auf der andern Seite verräth das genannte Gesetz die Furcht vor einem noch unbekannten oder wenigstens nicht genügend gekannten Etwas.

In neuester Zeit scheint man dagegen von dieser Besorgniss wenigstens in Beziehung auf Concessionirung neuer Eisenbahn-Unternehmungen zurückgekommen zu sein; gegenwärtig möchte in Preussen fast jede derartige Unternehmung, welche eine Garan-

„und Gewerbe einzuwirken, indem diesen die nöthigen Betriebs-Capitalien entzogen werden, damit sie zum Handel mit Eisenbahn-Actien bereit seien. Es müssten aber die Nachtheile noch weit empfindlicher und gewiss in manchen Fällen verderblich hervortreten, wenn neben den bereits genehmigten oder nach den Berathungen der vereinigten ständischen Ausschüsse vorzugsweise zu befördernden Eisenbahnanlagen, auch jene Projecte alle oder grossentheils gleichzeitig zur Ausführung kommen sollten, da sie nicht nur enorme Geldmittel, sondern auch grössere Arbeitskräfte in Anspruch nehmen würden, als für die Gewerbe entbehrlich sind. Daher erscheint es um so nöthiger, der Verfolgung jener zahlreichen ausgedehnten Projecte Schranken zu setzen, als dieselben vielfach zu missbräuchlichem Treiben benutzt werden und zu immer weiterem Umsichgreifen eines verderblichen Actienspiels Veranlassung geben.

„Mit Allerhöchster Ermächtigung bringe ich daher hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass für andere Eisenbahn-Unternehmungen, als diejenigen, welche in Folge der Berathung der vereinigten ständischen Ausschüsse nach der Allerhöchsten Cabinetsordre von 22. Nov. 1842 zur Ausführung und Beförderung bestimmt oder für deren Ausführung bereits Zusagen ertheilt sind, für's Erste und in den nächsten Jahren die Genehmigung überhaupt nicht ertheilt werden wird, sofern nicht für einzelne vorzugsweise wichtige Bahnen ganz überwiegende allgemeine Interessen eine Ausnahme nöthig erscheinen lassen.

„In Betreff der Aufbringung der Geldmittel für diejenigen Eisenbahn-Unternehmungen, welche überhaupt noch zur Genehmigung geeignet erscheinen möchten, werden bei Ertheilung der letztern jedesmal die sich als angemessen ergebenden Bedingungen und Maassgaben besonders bestimmt werden. Vorher erfolgte Actien-Zeichnungen, wie sie in neuerer Zeit gegen ansehnliche Provision zu vielen Millionen gesammelt und zur Creirung neuer Papiere für die Agiotage benutzt zu werden pflegen, dürfen daher eine Berücksichtigung überall nicht erwarten . . .“

tie für ihr Zustandekommen bietet, und der nicht sonst erhebliche Bedenken entgegenstehen, wohl mit ziemlicher Sicherheit darauf rechnen dürfen, dass sie — freilich oft nur mit Aufopferung der Selbstständigkeit in der Verwaltung — die Concession Seitens der Staatsregierung erhalten werde.

Dass es in diesem Punkte ein schädliches Zuviel geben könne, ist schwerlich zu bezweifeln, und es liesse sich vielleicht behaupten, dass man der Grenze dieses Zuviel bereits sehr nahe gekommen sei. Es mag selten wohl ein Eisenbahn-Project auftauchen, dessen Ausführung vom nationalökonomischen Standpunkte aus nicht wenigstens einige Vortheile in Aussicht stellte; aber wir zweifeln sehr, ob Preussen ein so capitalienreiches Land ist, dass es der Staatsregierung gleichgültig sein dürfte, in welcher Art von Unternehmungen das vorhandene Capital angelegt werden will. So wenig einem positiven Streben der Regierung, das Capital zu bestimmten Anlageweisen zu zwingen, das Wort geredet werden darf, eben so sehr muss dieselbe sich ihrer abwehrenden Stellung, ihres Rechtes zur Versagung der Concession aus nationalökonomischen Gründen, jederzeit bewusst bleiben. Bei neuen Eisenbahn-Anlagen tritt noch eine besondere Rücksicht, die der Concurrenz gegen bereits bestehende Unternehmungen, mit andern Worten, die der theilweisen Entwerthung bereits angelegter Capitalien hinzu. Der Schutz, welcher den letztern durch die Zusage der Nicht-Concessionirung sogenannter Parallelbahnen gewährt ist (cfr. §. 44 des Eisenbahngesetzes), wird durch die vage Bedeutung des letztern Ausdrucks fast illusorisch gemacht.

Im Jahre 1838 freilich konnte eher von einem Zuwenig als von einem Zuviel die Rede sein. Man ahnte damals noch nicht, dass vor Ablauf von 20 Jahren ein Schienennetz von nahezu anderthalb Tausend deutschen Meilen den Boden Deutschlands bedecken und ein mächtiger Hebel der Wohlfahrt von vielen Millionen sein würde. Nichts destoweniger ist es interessant, zu sehen, dass man in Preussen gleich bei den ersten Anfängen des Eisenbahnwesens, wenn auch vielleicht theilweise unbewusst, die Wahrheit fühlte, das Grosses hier, wie überhaupt auf dem Gebiete der materiellen Schöpfungen, nicht durch den Staat,

sondern nur durch das Zusammenwirken seiner Bürger geschaffen wird, dass (um die Wahrheit ungeschminkt zu sagen) der Eigennutz der Einzelnen, als das wirksamste Moment zum materiellen Fortschritte der Gesellschaft, zu Hülfe gerufen werden muss, um mit vereinten Kräften Grosses zu schaffen.

Allerdings leistete auch die Privat-Industrie in dem kurzen Zeitraum von 1838 bis 1842 nicht Unbeträchtliches, indem in diese Zeit z. B. der Bau der Berlin - Potsdamer, der Berlin - Frankfurter, der Berlin - Anhaltischen, der Magdeburg - Leipziger, der Rheinischen und der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn fällt.

Indessen fragt der Capitalist, welcher sein Geld bei einer industriellen Unternehmung anlegt, lediglich nach der Rentabilität; die Erfahrung war noch nicht gemacht, dass jede Linie, welche durch industrielle und bevölkerte Gegenden läuft, welche wohlfeil gebaut ist und umsichtig verwaltet wird, die Wahrscheinlichkeit einer guten Rente bietet; jene kolossalen Summen waren noch nicht flüssig, welche heut zu Tage sowohl das solide Geschäft, als auch der unverschämteste Börsenschwindel disponibel macht; auch gab es Linien, z. B. die Ostbahn, welche gerade für den Staat besonders wichtig waren, durch ihren erwarteten geringen Ertrag aber die Privat-Industrie nur wenig reizten; endlich war auch die Abneigung, welche bekanntlich der damalige Chef des Gewerbe- und Bauwesens Beuth gegen das Eisenbahnwesen überhaupt empfand, den Anschauungen anderer hochgestellter Persönlichkeiten gewichen: Alles dieses wirkte zusammen, um in Preussen das Einschreiten des Staates zur Beförderung des Eisenbahnbaues zur Nothwendigkeit zu machen.

Im October 1842 holte die Staatsregierung das Gutachten eines (übrigens auch zu andern Zwecken zusammengerufenen) Ausschusses sämmtlicher Provinzialstände über folgende Fragen ein:

1) ob der Ausschuss die Ausführung eines umfassendern Eisenbahnsystems, wie dasselbe in einer gleichzeitig überreichten Denkschrift näher entwickelt war, für ein wahres Bedürfniss des Landes halte?

2) ob er der Meinung sei, dass der Staat die Ausführung

dieses Systems dadurch zu fördern suchen müsse, dass er die Zinsen des Anlagecapitals garantire?

Nur von Beförderung und Ermuthigung der Privat-Industrie, nicht aber von dem Eisenbahnbau durch den Staat war die Rede, wie denn auch die Regierung ausdrücklich den Entschluss kundgab, einstweilen keine Eisenbahnen für Rechnung des Staates zu bauen. Unter diesen Umständen gab der Ausschuss der Provinzialstände den Propositionen der Regierung seine volle Zustimmung und bejahte mit grosser Majorität die ihm gestellten Fragen.

So entstand die Cabinets-Ordre vom 22. November 1842, welche dahin lautet:

Nachdem Meinen Anordnungen gemäss das Gutachten der vereinigten ständischen Ausschüsse über und über die Beförderung einer umfassenden Eisenbahnverbindung zwischen den verschiedenen Provinzen der Monarchie unter Beihülfe aus Staatsmitteln eingeholt worden ist, bestimme Ich Folgendes :

1)

2) wünsche Ich dem Lande auch die Vorthelle zu verschaffen, die in mehrfacher Hinsicht von einer Verbindung der Hauptstadt mit den Provinzen und der Provinzen untereinander vermittelt umfassender, in den Hauptrichtungen das Ausland berührender Eisenbahnanlagen erwartet werden dürfen. Ich bestimme daher in Uebereinstimmung mit dem Gutachten der vereinigten ständischen Ausschüsse, dass die Ausführung solcher von denselben für ein dringendes Bedürfniss erachteten Eisenbahn-Verbindungen durch die dem Staate zu Gebote stehenden Mittel und insbesondere auch durch Uebernahme einer Garantie für die Zinsen der Anlage-Capitalien mit Kraft und Nachdruck befördert werden soll. . . .

§. 81.

Es lässt sich die Frage aufwerfen, ob nicht die Privat-Industrie, wenn man sie von den nicht unumgänglich nothwendigen Cautelen, welche die Preussische Gesetzgebung in grosser Zahl enthält, befreit hätte, auf die Dauer mehr geleistet haben würde, als sie jetzt unter Beihülfe des Staates gethan hat. In der That haben sich die Verhältnisse im Laufe der Zeit so gestaltet, dass die Actionäre mancher Eisenbahn, zu welcher bei ihrer Entstehung das erforderliche Capital dem Anscheine nach nur unter Zinsgarantie des Staates aufzubringen war, gegenwärtig wünschen

müssen, niemals diese Unterstützung empfangen zu haben, weil die schweren Gegenleistungen, die ihnen statutenmässig als Entgelt auferlegt worden sind, bleibende mit dem Ertrage fortwährend steigende Lasten ihres Unternehmens sind. *) Auch ist es richtig, dass bei einigen der bedeutendsten vom Staate garantirten Eisenbahn-Unternehmungen (beispielsweise der Cöln-Mindener) der Staat niemals einen Zuschuss zur Deckung der Zinsen zu leisten gehabt hat, und dass in neuester Zeit in Folge der gestiegenen Verkehrs-Entwicklung auf allen Bahnen die Last der Zinsengarantie überhaupt auf einen Minimalbetrag herabgesunken ist, indem z. B. das Budget pro 1857 zu dem fraglichen Zwecke nur 25,000 Thlr. verlangt. Nichts desto weniger lässt es sich nicht leugnen, dass in der nächsten Zeit, welche auf 1842 folgte, das Eingreifen des Staates mächtig zur Entwicklung des Preussischen Eisenbahnsystems beigetragen hat, denn damals bedurfte das Capital noch der Ermuthigung, um sich derartigen Unternehmungen mit Vertrauen zuzuwenden. Man kann also der Preussischen Regierung aufrichtige Anerkennung in so fern nicht versagen, als sie es für ihre Mis-

*) Bei der Ober-Schlesischen Eisenbahn würde sich nach der Gesamt-Einnahme pro 1854 eine Dividende von beiläufig 18 0/0 ergeben haben, wenn nicht der Staat für seine Betheiligung und Zinsengarantie die Superdividende (von $\frac{1}{3}$ des Reinertrags über 5 0/0 des Stamm-Actien-Capitals) zu beziehen gehabt hätte. Diese Superdividende betrug pro 1854: 201,163 Thlr., wodurch die Staatsregierung für die ihr gehörigen Ober-Schlesischen Actien eine Dividende von nahezu 70 0/0 erreichte, während die Privat-Actionäre nur $10\frac{1}{3}$ 0/0 bezogen. Letztere haben seit 1847 bis 1853 überhaupt 755,193 Thlr. an Superdividende excl. der Zinsen und regelmässigen Dividende an den Staat gezahlt.

Bei der Cöln-Mindener Eisenbahn betrug diese Superdividende des Staats (ebenfalls in $\frac{1}{3}$ des Reinertrags über 5 0/0 des Actien-Capitals bestehend) pro

1850 . . .	8,433	Thlr.
1851 . . .	38,337	„
1852 . . .	71,236	„
1853 . . .	139,254	„
1854 . . .	233,819	„
1855 . . .	267,500	„
Summa	758,579	Thlr.

sion hielt, den so sehr wichtigen Eisenbahnbau mit allen Kräften zu befördern, und als sie ihr Ziel mit Beharrlichkeit verfolgt hat.

Nach 1842 fing die Regierung an, sich bei einer Reihe von Eisenbahn-Unternehmungen durch die Uebernahme einer Zinsengarantie, meistens von $3\frac{1}{2}\%$ zu betheiligen. Die Uebernahme dieser Garantie hat zwar zu keinen Opfern Seitens des Staates geführt, die nicht von den andererseits dagegen erlangten Vortheilen im grossen Ganzen mehr als aufgewogen würden; damals aber war der Entschluss ein kühner, weil die Dürftigkeit der seitherigen Erfahrungen nur einen unsichern Schluss auf die zu erwartende Rentirung erlaubte; der Entschluss war um so kühner, als man sich dabei jedenfalls um eine, wenn auch nur eventuelle, Vermehrung der Staatsschuld hinweg setzen musste. Der Staat ging aber noch einen Schritt weiter und betheiligte sich bei einigen Eisenbahnen direct durch Uebernahme eines Theils des Actien-Capitals, meistens eines Siebentels. Dies geschah z. B. bei der Cöln-Mindener, bei der Niederschlesisch-Märkischen und bei der Stargard-Posener Bahn zu $\frac{1}{7}$, bei der Bergisch-Märkischen Bahn zu $\frac{1}{4}$ des ganzen Stamm-Actien-Capitals, und bei der Oberschlesischen Bahn durch Uebernahme von $\frac{1}{7}$ des zur Fortsetzung von Oppeln bis zur Landesgrenze erforderlichen Capitals.

Seit dem Jahre 1848 hat sogar die Regierung successive mehrere Bahnen aus Staatsmitteln und für eigene Rechnung gebaut; es sind dies namentlich die grosse Ostbahn nach Königsberg, die Westphälische Eisenbahn von der Kurhessischen Grenze über Warburg, Paderborn, Soest nach Hamm, die Bahn von Münster zum Anschluss an die Hannöver'sche Westbahn, die Saarbrücker Bahn, so weit sie das Preussische Gebiet berührt, und die Berliner Verbindungsbahn.

§. 82.

Wer wollte in Abrede stellen, dass die Preussische Regierung, indem sie den im vorigen Paragraphen bloss im Allgemeinen angedeuteten Weg einschlug und auch anderweitig den Bau von Eisenbahnen vielfach beförderte, Grosses geleistet habe! Wie unbedingt aber auch das Verfahren einer Regierung anerkannt wer-

den muss, wenn sie die Entwicklung eines lebenskräftigen Eisenbahnsystems von Staatswegen zu befördern sucht, so gibt es hier doch auch einen Abweg, vor welchem nicht genug gewarnt werden kann.

Nach unserer Meinung bedarf die Industrie vor allen Dingen einer freien, selbstthätigen, durch keine Fesseln gehinderten Entwicklung. Es ist nicht gut, wenn Handel, bürgerlicher Verkehr und Gewerbebetrieb so beschränkt werden, dass fast jede Thätigkeit nicht als eine freie, sondern als eine concessionirte, an lästige Bedingungen geknüpfte erscheint, und wenn ein Geist der Bevormundung, wie er in den Verhältnissen des europäischen Continents gar oft vorherrscht, auch in dem Verhalten der Staatsregierung den Eisenbahnen gegenüber sich manifestirt! Wenn man auch die erwähnten Zustände des europäischen Continents im Allgemeinen, die allerdings ein Product geschichtlicher Entwicklung sind und sich nicht plötzlich wegdecretiren lassen, als ein vollendetes Factum hinnehmen wollte, so müsste man es doch immer ganz besonders beklagen, wenn gerade innerhalb des Eisenbahnwesens die Action einer Regierung eine so umfassende, Alles durchdringende würde, dass sie jede andere selbstständige Regung verdrängte und zuletzt dahin führte, alle Eisenbahnen in Staatsanstalten zu verwandeln. Dann gäbe es auch in diesem Fache keine selbstständige Existenz mehr! Wie gefährlich in einem Staate eine solche Centralmacht ist, die in sich die Geschicke des ganzen Landes gleichsam vereinigt, hat die Geschichte oft genug schlagend bewiesen; man denke an die Ereignisse in Frankreich seit den letzten 70 Jahren, wo es oft genügte, dass irgend eine Partei oder irgend eine Richtung (oft durch Ueberrumpelung) sich der Centralstelle bemächtigte, um sofort dem ganzen Lande, selbst gegen den Willen der ungeheuern Majorität der Nation, das Gepräge einer gleichförmigen, nicht selten verderblichen Herrschaft aufzudrücken. Solchen That- sachen gegenüber rechtfertigt sich der Wunsch, wie im Staatsleben überhaupt, so auch im Eisenbahnleben die Action der Centralmacht auf das unumgänglich Nothwendige beschränkt zu sehen.

Was nun das Eisenbahnwesen insbesondere betrifft, so wird wohl Niemand leugnen, dass hier in mancher Beziehung das Eingreifen des Staates nicht nur heilsam, sondern sogar durchaus

nothwendig ist. So z. B. wird man der Privat-Industrie das Recht nicht einräumen wollen, ohne Weiteres und ohne vorherige Erlaubniss Seitens der Staatsgewalt über fremdes Eigenthum eine Eisenbahn zu bauen, sondern Jeder wird anerkennen, dass die Staatsregierung vorab zu prüfen habe, ob das Unternehmen überhaupt der Concession würdig sei, und dass sie die Modalitäten der Expropriation zu bestimmen habe. Ferner wird es wohl keinen Widerspruch finden, dass zur Sicherung des Publicums bei dem immerhin nicht gefahrlosen Eisenbahntransport eine gewisse polizeiliche Oberaufsicht des Staates heilsam und nöthig sei; bei uns hat sie wenigstens das Gute zu Stande gebracht, dass im Laufe des ganzen Jahres 1855 keine einzige von allen denjenigen Personen, welche auf den Eisenbahnen Preussens befördert wurden, durch Unglück ihr Leben verloren hat. Doch auch hier möchte eine zu weite Ausdehnung der polizeilichen Oberaufsicht unnöthig sein, da die Gesellschaften ohnehin ein sehr grosses Interesse dabei haben, selbst Alles zu thun, was zur Vermehrung der Sicherheit dienen kann. Dass aber dieses Interesse wirksam ist, lehrt das Beispiel der von polizeilicher Einwirkung freier gestellten englischen Eisenbahnen, bei denen die Eisenbahn-Unglücke, welche früher in grosser Zahl vorkamen, im Jahre 1855 fast auf ein Minimum herabgesunken sind.

Was das Verhältniss zwischen Actionären und Direction betrifft, so sind erstere allerdings oft factisch in der Lage, ihre wohlbegründeten Rechte gegen letztere, obgleich diese nur ihre Mandatarin ist, nicht zur Geltung bringen zu können; es muss daher für heilsam erachtet werden, wenn der Staatsregierung die Macht gegeben ist, statutenwidriges und für die Gesamtheit offenbar verderbliches Handeln der Direction zu inhibiren; nur sollte dabei immer der Grundsatz festgehalten werden, dass die Actionäre selbst in letzter Instanz über ihre Rechte zu entscheiden haben. Endlich, so sehr wir auch der Ansicht sind, dass die Eisenbahngesellschaften gänzlich unabhängig in ihrer Verwaltung sein müssen, so sehr halten wir es dagegen für nöthig, dass die Art dieser Verwaltung der Staatsregierung nicht verborgen bleibe, damit sie etwaige Gesetzwidrigkeiten sofort rügen und nöthigenfalls verfolgen könne.

§. 83.

Die ganze Erörterung des vorhergehenden Paragraphen geht von der Voraussetzung aus, dass die Eisenbahnen in den Händen von Gesellschaften sind, welche dem Staate mit selbstständiger Verwaltung gegenüberstehen; diese Voraussetzung trifft aber selbst bei denjenigen Preussischen Bahnen, deren Verwaltung in den Händen ihrer Gesellschaftsvorstände verblieben ist, nur in einem beschränkten Maasse zu, indem die Staatsregierung dem ihr gesetzlich zustehenden Oberaufsichtsrecht eine solche Ausdehnung gegeben hat, dass sie in allen wesentlichen Punkten der Administration, beispielsweise in der Einrichtung der Fahrpläne und Tarife, die Gesellschaften geradezu ihren Anordnungen unterwirft, während bei einem bedeutenden Theil der Preussischen Bahnen von einer Verwaltung durch Gesellschaftsvorstände überhaupt keine Rede mehr ist.

Wie bereits bemerkt, hat die Preussische Regierung einige Bahnen für eigene Rechnung gebaut*), was man nur loben kann, da dieses grösstentheils gerade solche Bahnen sind, die von einem überwiegenden allgemeinen Interesse verlangt und von der Privat-Industrie vernachlässigt wurden; aber auch von den durch Privatgesellschaften gebauten Bahnen hat der Staat bereits einen Theil in seine Verwaltung gebracht, nämlich die Bergisch-Märkische, die Stargard-Posener, die Aachen-Düsseldorfer, die Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher, und in neuester Zeit auch die Oberschlesische Bahn. Bei der Aachen-Düsseldorfer und bei der Ruhrort-Crefeld-

*) In dem Entwurf des den Kammern pro 1857 vorzulegenden Budgets weiset der Abschnitt: „Verwaltung der Staats-Eisenbahnen“ im Etat im Ganzen eine Einnahme von 6,503,060 Thlrn. und eine Ausgabe von 4,444,547 Thlrn., mithin einen Reinertrag von 2,058,513 Thlrn., und gegen 1856 eine Mehreinnahme von 41,334 Thlrn. nach. Indessen werden durch diesen Ueberschuss noch nicht vollkommen die Ausgaben zur Verzinsung und Tilgung der für Eisenbahnzwecke aufgenommenen Anleihen und Eisenbahnschulden, welche 2,801,253 Thlr. betragen, gedeckt, und es ist aus dem Eisenbahnfonds ein Zuschuss von 757,240 Thlrn. erforderlich. — Dieser Fonds, welcher zur Förderung des Eisenbahnbaues bestimmt ist, empfängt seine Dotation pro 1857 mit 500,000 Thlrn. aus allgemeinen Staatsfonds und 1,373,700 Thlr. aus den Ueberschüssen des Salzmonopols.

Kreis-Gladbacher Eisenbahn wurde dieser Uebergang der Verwaltung an die Staatsregierung dadurch motivirt, dass die letztere zu einer Zeit, als die Aussichten auf eine Rentabilität der betroffenen Bahnen schlecht waren, eine Zinsengarantie zum Betrage von $3\frac{1}{2}\%$ übernahm. Andere Privatbahnen, z. B. die Niederschlesisch-Märkische (cfr. Gesetz vom 31. März 1852, Gesetzsammlung 1852 S. 89) und die Münster-Hammer, sind völlig in das Eigenthum des Staates übergegangen; bei noch andern, z. B. der Cöln-Crefelder und der Rhein-Nahe Bahn, war die Ueberlassung des Baues und der Verwaltung an die Staatsregierung schon von vorn herein Bedingung der Concession. Ueberdies hat sich der Staat nicht nur in §. 42 des Eisenbahngesetzes das Recht vorbehalten, nach Ablauf von 30 Jahren unter gewissen Bedingungen das Eigenthum einer jeden Bahn zu erwerben, sondern sich auch in den Statuten einzelner Bahnen (als ein Aequivalent seiner Betheiligung und Zinsengarantie) das Recht ausbedungen, das gesammte Gesellschaftsvermögen eintretenden Falls noch vor Ablauf der gesetzlichen, ohnehin kurzen Frist, ohne Leistung der gesetzlichen Entschädigung (vermittels Erwerbung und Amortisation der emittirten Actien) in sein Eigenthum zu verwandeln. So verwendet z. B. der Staat bei der Cöln-Mindener Eisenbahn, bei welcher er zu $\frac{1}{7}$ des Actien-Capitals theiligt ist, zur Amortisation der übrigen $\frac{6}{7}$ Actien, welche nach dem Nominalwerth (al pari) eingelöst werden, 1) die Zinsen und Dividenden, welche auf das ihm gehörige Siebentel der Actien fallen, 2) die Zinsen und Dividenden der amortisirten Actien.

Eine solche Amortisation, durch welche der Actionär gezwungen wird, seine Actie, welche vielleicht den doppelten Werth je nach dem Course hat, al pari abzutreten, involvirt eine Benachtheiligung des Privat-Capitals, dessen Nutzbarmachung doch lediglich den höhern Werth geschaffen hat. Dass dieser Gesichtspunkt auch von dem betheiligten Publikum nicht verkannt wird, scheint aus dem Umstande hervorzugehen, dass der Cours der Actien der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft sofort in die Höhe ging, als durch die Bestimmungen des mit der Staatsregierung hinsichtlich des Baues

der Rheinbrücke bei Cöln u. s. w. abgeschlossenen Vertrages die Ausübung jenes Amortisationsrechts für 15 Jahre sistirt wurde.

§. 84.

Man sieht, dass im Preussischen Eisenbahnsystem der Regierung Handhaben genug gegeben sind, um vor und nach alle Action in sich zu concentriren. Auch ist die Besorgniss vor einer Tendenz der Staatsregierung, die Privat-Eisenbahngesellschaften principiell zu beseitigen, vielfach laut geworden, so dass neulich eine Königliche Eisenbahnbehörde Veranlassung genommen hat, das Vorhandensein einer solchen Tendenz für einen bestimmten Fall durch nachstehende Erklärung *) officiell in Abrede zu stellen :

Uebergang der Düsseldorf-Elberfelder an die Bergisch-Märkische Eisenbahn.

„Unter der vorstehenden Ueberschrift gibt die Nro. 137 des „Actionär“ einen auch in die „Kölnische Zeitung“ Nro. 223 übernommenen Artikel, welcher seine principielle Abneigung gegen „die beabsichtigte Verschmelzung beider Bahnen wesentlich auf die „Behauptung gründet, dass der Vertrag über die Verschmelzung „„auf höhere Veranlassung“ abgeschlossen worden und dass die „Düsseldorf-Elberfelder Bahn als ein Opfer der von der Königl. „Staatsregierung verfolgten Tendenz, die Privat-Eisenbahnverwaltungen allmählig zu beseitigen, zu betrachten sei. Eine solche höhere Veranlassung fehlt den gepflogenen Unterhandlungen und dem „von dem Verwaltungsrathe der Düsseldorf-Elberfelder Gesellschaft „genehmigten Vertrage der beiderseitigen Gesellschafts-Deputirten „durchaus; sie sind vielmehr hervorgegangen aus der nahe liegenden Erwägung und Ueberzeugung, dass eine Verschmelzung beider Bahnen, wovon die eine $3\frac{1}{2}$, die andere (ohne die Erweiterung von Hagen nach Siegen) ungefähr 15 und mit der nahe „betheiligten Prinz-Wilhelms-Bahn $19\frac{1}{2}$ Meilen lang ist, durch das „Interesse des Verkehrs sowohl, als der betheiligten Gesellschaften „dringend geboten sei, dass die gegenwärtige Theilung der Ver-

*) Siehe „Kölnische Zeitung“ in der Nummer vom 15. August 1856.

„waltung auf einer Linie, welche dazu berufen und fähig ist, die
„Verbindung zwischen dem bergischen und märkischen Industrie-
„gebiete mit der rheinischen Handelsstrasse zu vermitteln, der Ver-
„kehrs-Entwicklung Hindernisse bereite, die auch durch das beste
„Nachbarverhältniss und durch alle Mittel der sogenannten Ver-
„bände nicht vollständig zu beseitigen sind, dass die bestehende
„Theilung einer Verkehrslinie in jedem Augenblicke Kosten und
„Verluste herbeiführe, deren Vermeidung im allseitigen Interesse
„des Publikums und der Actionäre wünschenswerth erscheint. Wer
„sich der vor Augen liegenden Erfahrung, welche sowohl im Aus-
„lande, als in unserer nächsten Nachbarschaft die fortschreitende
„Verschmelzung der kleinern Eisenbahnverwaltungen zu grössern
„Eisenbahnsystemen — wir erinnern nur an die von der Königl.
„Staatsregierung unter Aufhebung der ihr zustehenden Verwaltung
„gebilligte Erweiterung des linksrheinischen Bahnsystems — und von
„der andern Seite die Unzulänglichkeit der besten Verbands-Einrich-
„tungen nachweist, nicht verschliessen will, der wird das Streben
„nach einer Consolidirung der Bergisch-Märkischen und Düssel-
„dorf-Elberfelder Bahn auch ohne höhere Veranlassung als ein be-
„rechtigtes und nothwendiges anerkennen, und den Umstand, dass
„die Königl. Verwaltung, welcher das Bergisch-Märkische und das
„Prinz-Wilhelms-Eisenbahnunternehmen — übrigens, wie der ‚Ac-
„tionär‘ einräumt, mit günstigem Erfolge — anvertraut sind, eine
„weitere Ausdehnung über eine $3\frac{1}{2}$ Meilen lange Nachbarstrecke
„gewinnt, in der That nur als eine Zufälligkeit betrachten, somit
„die „zwingende Kraft der Umstände“ dort suchen, wo sie wirk-
„lich liegt: in den Bedürfnissen des Verkehrs und in dem Vor-
„theile der Actionäre beider Gesellschaften.

„Elberfeld, den 12. August 1856.

„Königl. Eisenbahn-Direction.“

Schwerlich kann man der vorstehenden Berichtigung in sofern widersprechen, als sie den Satz hinstellt, dass eine Verschmelzung der kleinern Eisenbahnverwaltungen zu grössern Eisenbahnsystemen wünschenswerth sei, ja man könnte sogar diesen Satz dahin erweitern, dass jene Verschmelzung der kleinen Eisenbahnen, gleich der der kleinen Staaten, zu grössern Systemen auf die Dauer zur

absoluten Nothwendigkeit werde. Dagegen ist die in neuester Zeit erfolgte Abschliessung des Vertrages mit der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, durch welchen allerdings die Staatsregierung ein bedeutendes Eisenbahnsystem der Privatverwaltung der Gesellschaft überlässt, kein concludentes Factum, so lange das nach §. 42 des Eisenbahngesetzes dem Staat verliehene Recht, nach Ablauf von 30 Jahren das Eigenthum jeder Eisenbahn zwangsweise zu erwerben, in Geltung bleibt.

ABSCHNITT I.

Die Aufsichts - Behörden des Eisenbahnwesens.

§. 85.

A. Von dem Handelsminister.

Früher gehörte das gesammte Handels-, Fabrik- und Bauwesen in Preussen zum Ressort des Finanzministeriums. Die Cabinetsordre vom 12. Januar 1835 trennte jedoch diesen Zweig von den Geschäften des Finanzministeriums und setzte eine besondere Oberbehörde ein, zu deren Ressort ausser dem Handels-, Fabrik- und Bauwesen auch die Wege- und Chaussee-Bausachen geschlagen wurden.

Durch das Regulativ vom 25. Februar 1835 wurde ausserdem festgesetzt, dass Alles, was sich auf die Anlagen von Eisenbahnen, die betreffende Polizei und die davon zu entrichtenden Abgaben beziehe, zum Ressort der Verwaltung des Handels-, Fabrik- und Bauwesens gehören solle.

Durch Cabinetsordre vom 4. April 1837 wurde dieser Zweig wieder als besondere Abtheilung dem Finanzministerium zugetheilt; und in diesem Sinne braucht das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 durchweg den Ausdruck „das Handelsministerium“, wenn es die oberste dem Eisenbahnwesen vorgesetzte Verwaltungstelle bezeichnen will.

Erst durch die Cabinetsordre vom 27. März 1848 wurde ein besonderes Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten errichtet, und darauf durch weitere

Cabinetsordre vom 17. April 1848 bestimmt, dass auf dasselbe von dem Ressort des Finanzministeriums übergehen sollen: sämtliche Geschäfte der Abtheilung für Handel, Gewerbe und Bauwesen.....

Der Eisenbahnen war hierbei nicht namentlich gedacht; indessen hatte schon das Regulativ vom 25. Februar 1835, wie oben bemerkt, das Eisenbahnbauwesen der nunmehr dem Handelsministerium übertragenen Verwaltung des Handels-, Fabrik- und Bauwesens zugewiesen, und da das neue Ministerium auch, wie sein Name besagt, alle öffentliche Arbeiten, zu denen unzweifelhaft die Eisenbahnen gehören, umfasst, so ist nunmehr unbestrittener Maassen das Handelsministerium die oberste Centralbehörde für das gesammte Eisenbahnwesen.

§. 86.

B. Von den Eisenbahn-Commissariaten.

Die Organe des Handelsministers den Privat-Eisenbahngesellschaften gegenüber waren ursprünglich die Eisenbahn-Commissarien, deren Bestellung durch den §. 46 des Gesetzes vom 3. November 1838 vorgesehen worden ist.

§. 46. Zur Ausübung des Aufsichtsrechtes des Staates über das Unternehmen wird nach Ertheilung Unserer Genehmigung (§. 1) ein beständiger Commissarius ernannt werden, an welchen die Gesellschaft sich in allen Beziehungen zur Staatsverwaltung zu wenden hat. Derselbe ist befugt, ihre Vorstände zusammen zu berufen und deren Zusammenkünften beizuwohnen.

Später wurden die Commissarien in Eisenbahn-Commissariate verwandelt, und über deren Organisation und Ressortverhältnisse von den Ministerien des Innern und des Handels (cfr. Min.-Blatt d. inn. Verw. 1848, S. 390 Nro. 489) das

Regulativ vom 24. November 1848

erlassen:

Mit Bezug auf §. 46 des Gesetzes vom 3. November 1838, die Eisenbahn-Unternehmungen betreffend, wird zur nähern Feststellung des Geschäftsbereichs der Eisenbahn-Commissariate Folgendes bestimmt:

§. 1. Zum Ressort der Königl. Eisenbahn-Commissarien, welchen nunmehr besondere mit dem Eisenbahnwesen vertraute technische Commissarien zugeordnet worden, und welche die Firma: „Königl. Eisenbahn-Commissariat“ führen, gehört die Wahrung der Rechte des Staates, den Eisenbahngesellschaften ge-

genüber, so wie der Interessen der Eisenbahn-Unternehmungen als gemeinnütziger Anstalten und der Interessen des die Eisenbahnen benutzenden Publikums, wogegen im Uebrigen die Wahrung der Rechte des Publikums, den Eisenbahngesellschaften gegenüber, dem Ressort der Provinzial-Regierungen verbleibt.

Demgemäss ressortiren von den Königl. Commissariaten die finanziellen und alle Betriebs-Angelegenheiten der Eisenbahngesellschaften, sofern dabei ein allgemeines Interesse obwaltet, desgleichen die Fürsorge für die Aufrechthaltung und Befolgung des Gesellschafts-Statuts und der den Gesellschaften auferlegten Bedingungen, insbesondere auch die Ueberwachung der Ausführung des vorgeschriebenen Bahn-Polizeireglements, so wie der mit Handhabung des letztern beauftragten Bahnbeamten; von den Königl. Regierungen, ausser den Expropriationen und der Ausübung der Polizeistrafgewalt, namentlich die wegen der Bahnanlage nothwendige Regulirung der Wege-, Bewässerungs- und Vorfluths-Angelegenheiten.

Die im §. 22 des Gesetzes vom 3. November 1838 erwähnte Revision einer im Bau vollendeten Eisenbahnanlage ist von Commissarien der betreffenden Königl. Regierung und von den Eisenbahn-Commissarien gemeinschaftlich vorzunehmen. Auf Grund des gemeinschaftlichen Gutachtens hat die Regierung über die Zulässigkeit der Betriebs-Eröffnung zu befinden.

§. 2. In Angelegenheiten, bei welchen das Ressort der Königl. Regierung und das des Eisenbahn-Commissariats sich berührt, wie bei der Prüfung des Bauprojects und der Untersuchung von Unglücksfällen und Vergehen, bei der Ausübung der Disciplinar-Strafgewalt gegen Bahn-Polizeibeamte, haben beide Behörden sich mit einander zu benehmen. Bei Unglücksfällen und Vergehen gegen die zur Sicherung der Eisenbahnen und des Betriebes auf denselben bestehenden Polizei- und Criminalgesetze hat jedoch das Eisenbahn-Commissariat die nächste Pflicht, für die Aufnahme des Thatbestandes Sorge zu tragen.

Den Berichten der Königl. Regierungen an die vorgesetzten Ministerien in Angelegenheiten, die das beiderseitige Ressort berühren, ist die Aeusserung oder das Gutachten des Commissariats jederzeit beizufügen.

§. 3. Alle Verfügungen der Königl. Regierungen an die Vorstände der Eisenbahngesellschaften sind an das Eisenbahn-Commissariat zu adressiren, wie auch umgekehrt alle Berichte der Vorstände an die Königl. Regierungen durch das Commissariat an diese gelangen.

§. 4. In den Competenzverhältnissen der Königl. Regierungen und der Königl. Eisenbahn-Commissariate den Ministerien und den Königl. Ober-Präsidien gegenüber, wird durch diese Verfügung nichts geändert.

Die Eisenbahn-Commissariate und die Königl. Bezirksregierungen sind hiernach coordinirte Behörden; doch lässt sich nicht verkennen, dass das Regulativ in der Begrenzung ihrer gegenseitigen Zuständigkeiten nicht des Vorzuges einer grossen Präcision sich erfreut. Mit Rücksicht darauf, dass von einer Ausübung der Polizei-Strafgewalt durch die Regierungen, welche das Regulativ erwähnt, seit dem Erlass des Gesetzes vom 11. März 1850 (§. 17) nicht mehr die Rede sein kann, und dass die Ausübung der Disciplinar-Strafgewalt gegen Bahnpolizei-Beamte durch das Gesetz vom 21. Juli 1852 den Eisenbahn-Commissariaten zugewiesen ist, gehören zum ausschliesslichen Ressort der Regierungen *) gegenwärtig nur die Expropriationen, die wegen der Bahnanlage notwendige Regulirung der Wege-, Bewässerungs- und Vorfluths-Angelegenheiten (§. 14 des Eisenbahn-Gesetzes) und die Genehmigung zur Veräusserung von Grundstücken **) (§. 7 ibidem), wo-

*) Für unsere auswärtigen Leser bemerken wir, dass das Gebiet des Preuss. Staates in Provinzen, und diese in Bezirke, an deren Spitze eine sogenannte Regierung steht, eingetheilt ist. Wo wir also von der „Regierung“ schlecht-hin sprechen, meinen wir die Bezirksregierung; in so fern aber von der Regierung im weitem Sinne, von dem Gouvernement die Rede ist, werden wir uns des Ausdruckes „Staatsregierung“ überall da bedienen, wo nicht der Zusammenhang sofort die weitere Bedeutung des Wortes „Regierung“ ergibt.

**) Auch bei der Ertheilung dieser Genehmigung ist den Regierungen nunmehr eine vorherige Benennung mit dem Eisenbahn-Commissariate vorgeschrieben.

Circular-Verfügung des Ministers für Handel etc. an sämtliche Königl. Regierungen, über das Verfahren bei Ertheilung der Genehmigung zur Veräusserung von Grundstücken, welche einer Eisenbahngesellschaft gehören, vom 10. April 1853 (Min-Blatt d. inn. Verw. 1853, pag. 135 Nro. 109). Die Eisenbahngesellschaften haben nach §. 7 des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 zu jeder Veräusserung von Grundstücken die Genehmigung der Regierung einzuholen. Durch den Vorbehalt dieser Genehmigung wird zunächst und hauptsächlich bezweckt, zu verhindern, dass die Eisenbahngesellschaften keine Veräusserungen vornehmen, welche das Interesse des Eisenbahnverkehrs oder ein sonstiges öffentliches Interesse beeinträchtigen. Da die Beurtheilung, ob letzteres der Fall ist, häufig eine so specielle Kenntniss

gegen sie gemeinschaftlich mit den Commissariaten der Prüfung des Bauprojects und der Revision der im Bau vollendeten Bahnanlage sich zu unterziehen haben. Alle übrigen Angelegenheiten, bei welchen es sich von der Ausübung des dem Staate zustehenden Obergerichtsrechts und von der Wahrnehmung seiner und des Publikums Interessen handelt, fallen in den Geschäftsbereich der Commissariate.

In Folge des Regulativs vom 24. November 1848 sind zu Berlin, Breslau, Erfurt und Cöln Eisenbahn-Commissariate für den Verkehr mit den betreffenden Privatbahnen errichtet worden.

Die Eisenbahn-Commissariate bestehen aus zwei Mitgliedern, einem administrativen und einem technischen; beide Mitglieder üben gemeinschaftlich das im §. 46 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 vorbehaltene Aufsichtsrecht des Staates aus; ersteres Mitglied hat den administrativen, letzteres den technischen Theil der Commissariats-Geschäfte zu bearbeiten; bei Meinungsverschiedenheit entscheidet, so fern nicht von rein technischen Fragen die Rede ist, die Ansicht des administrativen Commissarius, jedoch versteht es sich von selbst, dass in einem solchen Falle die Sache der Entscheidung des Handelsministeriums unterbreitet werden kann.

Die Hauptaufgabe des technischen Mitgliedes besteht darin, den baulichen Zustand der dem betreffenden Commissariate zugewiesenen Eisenbahnen nebst Zubehör, so wie alle Betriebsmittel in sicherheitspolizeilicher Beziehung zu überwachen; zugleich ist er in Abwesenheit des administrativen Commissarius dessen Stellvertreter.

von den Verkehrs- und Betriebsverhältnissen der betreffenden Eisenbahnen voraussetzt, wie sie nur den Eisenbahn-Commissariaten beiwohnen kann, so beauftrage ich die Königl. Regierung, in allen Fällen, wo es sich um Ertheilung der Genehmigung zu einer Veräußerung von Eisenbahngesellschafts-Grundstücken handelt, sich stets vorher mit dem betreffenden Eisenbahn-Commissariate in Communication zu setzen und wenn mit demselben über die Zulässigkeit der Veräußerung eine Meinungsverschiedenheit entsteht, durch das Königl. Ober-Präsidium meine Entscheidung hierüber einzuholen.

ABSCHNITT II.

Von den Vorständen und den Angestellten der Privat-Eisenbahngesellschaften.

§. 87.

Hier ist nur von solchen Privat-Eisenbahngesellschaften die Rede, welche nicht ihren Betrieb der Staatsregierung vertragsmäßig überlassen haben.

An der Spitze der Verwaltung dieser Eisenbahnen steht die **Direction** (Directorium), welche in der Regel einen von den Actionären gewählten Verwaltungs- (Administrations-) Rath (Ausschuss) als controlirende Behörde nach näherer Vorschrift der Statuten zur Seite hat. Ueber die Qualität der Directoren lässt sich im Allgemeinen nur sagen, dass sie in gar keinem Beamtenverhältnisse stehen, sondern nur als Mandatare der Gesamtheit der Actionäre erscheinen, und dass ihr etwa gewählter Präsident lediglich *primus inter pares* ist. Aus dem Grundsatz, dass die Directoren Mandatarien sind und keine Beamten im eigentlichen Sinne des Worts, folgt auch nach unserer Ansicht, wie wir weiter unten ausführen werden, dass sie, abgesehen von der etwaigen Ueberschreitung bestimmter Strafgesetze, für ihre Verwaltung nur ihren Mandanten d. h. der Gesamtheit der Actionäre gegenüber wie jeder andere Bevollmächtigte nach den Vorschriften des Civilgesetzbuches haften.

Was den Modus der Wahl und Erneuerungswahl der Eisenbahndirectionen betrifft, so entscheidet hierüber immer nur das Statut; ihre Befugnisse und Rechtsverhältnisse werden principaliter ebenfalls durch das Gesellschafts-Statut bestimmt. Wo dasselbe schweigt, gelten im Zusammenhange mit der allgemeinen Gesetzgebung über Corporationen und dem Eisenbahngesetz die Bestimmungen der §§. 19 — 27 des am Schlusse dieses Buches abgedruckten Gesetzes vom 9. November 1843, welches jedoch nach der ausdrücklichen Verfügung seines letzten Paragraphen auf die vor seiner Emanation bereits concessionirten Actiengesellschaften nicht anwendbar ist; bei letzteren sind also hinsichtlich der Befugnisse und Rechtsverhältnisse der Directionen lediglich diejenigen Grundsätze anzuwenden, welche die in den ein-

zelnen Landestheilen bestehende Gesetzgebung für die Stellung der Vorsteher einer Corporation überhaupt an die Hand gibt.

Für alle Directionen lassen sich indessen folgende allgemein gültige Sätze aufstellen: sie sind die Trägerinnen der Corporation, vertreten dieselbe in allen gerichtlichen und aussergerichtlichen Angelegenheiten, als ob sie die Corporation selber wären, sind zu allen Handlungen der Verwaltung (bald unbedingt, bald in einzelnen Fällen unter Concurrenz eines Administrationsraths) berechtigt respective verpflichtet und haben zu ihren Verwaltungshandlungen in der Regel die Genehmigung der Generalversammlung der Actionäre nur dann einzuholen, wenn es sich von Abweichungen vom Statute oder von Abänderungen desselben handelt, — Alles natürlich unter Vorbehalt der Beobachtung aller etwa bestehenden besonderen Vorschriften der Statuten.

Da es sich hier von den Grundsätzen handelt, die für Actiengesellschaften überhaupt, und nicht für Eisenbahngesellschaften in specie gelten, so kann auch auf die Erörterung der rechtlichen Stellung des Vorstandes nur im Allgemeinen eingegangen, und soll nur in einem Punkte auf die Verschiedenheit der Gesetzgebung aufmerksam gemacht werden. Nach §. 23 des Gesetzes vom 9. November 1843 werden Eide Namens einer Actiengesellschaft von dem Vorstande abgeleistet. Dieser Grundsatz gilt auch für die vor dem 9. November 1843 concessionirten Eisenbahngesellschaften, weil der §. 3 des Eisenbahngesetzes dieselben zu Corporationen erhebt, und Corporationen überhaupt hinsichtlich der Eidesleistung durch ihren Vorstand vertreten werden. Ueber die Art und Weise der Eides-Ableistung Seitens einer Corporation enthält für das Gebiet des Allgemeinen Landrechts die Allgemeine Gerichtsordnung Theil I, Tit. 10 §. 270 ff. sehr specielle Vorschriften, die auch bei Eisenbahngesellschaften ihre Anwendung finden; für das Rheinische Recht aber fehlt es an jeder gesetzlichen Bestimmung. Für öffentliche Verwaltungen (*etablissemens publics*) findet allerdings in der Rheinischen Jurisprudenz eine analoge Ausdehnung des Art. 336 der Civilprocess-Ordnung, welcher von dem sogenannten Interrogatorium über Thatsachen und Artikel handelt, in der Weise statt, dass oft erkannt worden ist, öffentliche Verwal-

tungen, z. B. die Königl. Regierungen, hätten das Recht, einen Beschluss darüber zu fassen, durch welches ihrer Mitglieder ein Eid zu leisten sei. Indessen sind Privat-Eisenbahngesellschaften keine öffentliche Verwaltungen im Sinne des Rheinischen Rechts, und ein Urtheil des Landgerichts zu Cöln vom 12. Juli 1852 hat den richtigen Satz ausgesprochen: „Die N. N. Eisenbahngesellschaft „bildet eine moralische Person, welche nach ihren Statuten nicht „durch einen ihrer Directoren, sondern durch ihre sämmtlichen „Directoren vertreten wird; kein Gesetz räumt ihr die Befugniß ein, einen ihrer Directoren zur Eidesschwörung zu „designiren.“ Hiernach wird die Frage, ob von allen und von welchen Directoren ein Eid in einem Rechtsstreite zu leisten sei, lediglich durch die Rechtsdoctrin zu beantworten, und hierbei das Römische Recht als *ratio scripta* ganz besonders zu beachten sein. In dieser Beziehung heben wir nur einige Grundsätze hervor: Handelt es sich von einem Factum, welches von der Direction als solcher ausgegangen sein soll, also z. B. von einem behaupteten Beschluss, so kann der processualische Gegner den Eid von allen Vorstandsmitgliedern über die Thatsache selbst (*de veritate*) fordern; da aber einzelne Mitglieder zu dem Beschluss oder zu dem Factum des Vorstandes nicht concurrirt haben können, so muss es ihnen verstattet sein, den Eid in der Weise modificirt auszuschwören, dass sie zu einem solchen Beschluss oder Factum nicht concurrirt haben, und im Uebrigen den Eid über ihr Wissen oder Nicht-Wissen (*de scientia*) zu leisten. Handelt es sich aber von einem Factum der Angestellten der Gesellschaft, zu welchem die Direction selbst nicht mitgewirkt hat, so muss es jedem einzelnen Mitgliede gestattet sein, den Eid lediglich über sein Wissen oder Nicht-Wissen zu leisten. In dieser unserer Ansicht, die von den wichtigsten praktischen Consequenzen ist, sind wir durch eine neuliche Entscheidung des Rheinischen Appellations-Gerichtshofes, die von demselben Princip ausgeht, bestärkt worden. Es handelte sich nämlich von verschiedenen sehr zahlreichen Fruchtsendungen, und auf den von dem Empfänger dem Absender zugeschobenen Eid, dass nämlich jede einzelne Sendung das facturirte Gewicht gehabt habe, wurde dem Absender nur der Eid aufgegeben, dass er nicht

anders wisse, als dass dies wirklich der Fall sei. Der von dem Richter angenommene Grund war der, dass die Absendung der Frucht kein persönliches Factum des Absenders sei, sondern durch dessen Leute besorgt werde.

§. 88.

Dritten Personen gegenüber haftet die Direction persönlich in der Regel gar nicht, weil sie als Mandatarin nicht sich, sondern den Mandanten d. h. die Gesellschaft verpflichtet. Wenn sie aber über die Grenzen ihres Auftrages hinausgeht, wenn sie z. B. eine Anleihe macht, ohne die statuten- oder gesetzmässige Genehmigung einzuholen, so wird die Gesellschaft durch eine solche Handlung jedenfalls nur in so weit gebunden, als sie dadurch bereichert worden ist (*in rem versio*) oder der Fall der juristisch sogenannten nützlichen Geschäftsführung (*negotiorum gestio*) vorliegt, und es bleibt dem Dritten lediglich überlassen, seine Rechte gegen die Personen der Directoren zu verfolgen, wenn die Gesellschaft ihm nicht genug thun will. Der §. 20 des Gesetzes vom 9. November 1843 führt einzelne Fälle an und sagt, dass die Vorsteher aus den von ihnen Namens der Gesellschaft geführten Geschäften und eingegangenen Verbindlichkeiten für ihre Person Dritten gegenüber nur in diesen Fällen haften. Wie schon bemerkt, gilt das Gesetz für die vor seiner Emanirung concessionirten Gesellschaften nicht; für diese bleibt es daher lediglich bei den angedeuteten allgemeinen Grundsätzen, wenn auch die in dem §. 20 genannten Fälle im Allgemeinen allerdings unter den Begriff der Ueberschreitung der Mandatsgrenzen fallen. Für die nach dem 9. November 1843 concessionirten Gesellschaften gibt der Wortlaut des Paragraphen, namentlich der Ausdruck „nur“ der Ansicht Raum, als wenn andere als die dort angegebenen Zuwiderhandlungen gegen das übernommene Mandat die Vorsteher nicht persönlich verantwortlich machten. Das würde in der That ein grosser Uebelstand sein, da die angegebenen Fälle bei weitem nicht erschöpfend sind. Indessen glauben wir nicht, dass der Gesetzgeber die allgemeinen civilrechtlichen Grundsätze über die Verantwortlichkeit eines Mandatars Dritten gegenüber beschränken wollte; er hat vielmehr einfach nur diejenigen Paragraphen gerade des Actiengesetzes namhaft machen wollen,

deren Verletzung im Gegensatze gegen die Nichtbeachtung der übrigen Vorschriften zugleich als eine Mandats-Verletzung angesehen werden und deshalb die Vorsteher persönlich verantwortlich machen soll. Auch bei den später concessionirten Gesellschaften beschränkt sich daher die Haftbarkeit der Vorsteher nicht auf die besonders namhaft gemachten Fälle; sie tritt vielmehr überall da ein, wo die Grenzen des Auftrages überschritten werden, also bei jeder statutwidrigen Handlung.

§. 89.

Den einzelnen Actionären gegenüber vertritt die Direction die Gesellschaft als Gesamtheit; indessen kann der Einzelne seine ihm statutenmässig oder der Natur der Sache nach zustehende Einwirkung auf die Verwaltung und Leitung des Unternehmens nur in der Generalversammlung der Actionäre geltend machen. Selbst da, wo er statutenwidriges Handeln Seitens der Direction behauptet, kann er in der Regel nur einen Beschluss der Versammlung provociren. Er ist nur als Glied der Gesamtheit Mandant, und nur der Gesamtheit steht es zu, Rechenschaft über die Ausführung des Auftrages zu fordern. Die Generalversammlung ist der Auftraggeber selbst; sie muss daher auch befugt sein, statuten- und mandatswidriges Handeln der Direction zu rügen. Der Theorie nach ist sie auch ohne Zweifel berechtigt, ihr der Direction gegebenes Mandat zu revociren und einen neuen Vorstand zu ernennen, der dann die eintretenden Falls nöthige Klage der Gesamtheit gegen die alte Direction anstellen kann. Indessen ist hier doch ein Punkt zu bedenken: die Statuten enthalten nämlich die nähern Bestimmungen über den Modus der Wahl der Direction, die meistens terminlich und nur theilweise erneuert wird; ein Beschluss, welcher den ganzen Vorstand mit einem Male erneuerte, würde daher eine Abänderung der Statuten (freilich nur für den einzelnen Fall) involviren und somit die Beobachtung aller für solche Abänderungen vorgeschriebenen Förmlichkeiten, also auch die landesherrliche Genehmigung, bedingen.

Wenn im Eingange des Paragraphen gesagt wurde, der Vorstand vertrete die Gesellschaft auch dem einzelnen Actionär gegenüber, so ergibt sich freilich aus der daran geschlossenen Ausfüh-

rung, dass Letzterer die Rechte, welche ihm als Theil der Gesamtheit zustehen, bei denen sein Interesse mit demjenigen der übrigen Theilhaber Hand in Hand geht, nicht durch eine gerichtliche Klage geltend machen kann; es bleibt ihm aber die individuelle Rechtsverfolgung für die ihm persönlich zustehenden Ansprüche. So kann er z. B. unbedenklich gegen die Gesellschaft, vertreten durch die Direction, klagen, wenn ihm auf seine Actien die Auszahlung der statutenmässig festgesetzten Dividende verweigert wird; es ist hier nur beiläufig zu bemerken, dass durch die Statuten derartige Klagen oft vor ein Schiedsgericht verwiesen werden. Eine individuelle Klage steht dem Actionär überall da zu, wo sein Anspruch nicht auf einer *causa communis* der Gesellschaft beruht. Dass aber das die Gesamtheit berührende Factum auch seine Actie mit berührt, ist dabei an sich gleichgültig; so z. B. würde eine Klage unzulässig sein, die darauf gegründet würde, dass durch statuten- oder pflichtwidriges Handeln der Direction Werth und Ertrag der Actien vermindert worden sei. Ueberhaupt können Verletzungen der Mandatspflichten Seitens der Direction, abgesehen von den durch die Statuten dem Administrationsrathe etwa beigelegten Einwirkungen, nur von der Generalversammlung gerügt werden; dagegen möchte allerdings eine unberechtigte Ausschliessung einzelner Actionäre von der Generalversammlung dieselben zu der entsprechenden individuellen Klage berechtigen.

Mit den vorstehend entwickelten Grundsätzen steht ein Urtheil des frühern Revisions- und Cassationshofes vom 26 Juni 1843 (cfr. Rheinisches Archiv Band 35, 2, 73) im Einklange: Mehrere Actionäre einer Eisenbahngesellschaft traten mit der Behauptung auf, nach den Statuten müsse die Bahn an einer bestimmten Stelle beginnen, und sei der Anfang derselben willkürlich an eine andere Stelle verlegt; sie klagten daher gegen die Gesellschaft, repräsentirt durch ihre Direction, auf Ernennung von Schiedsrichtern, die über folgenden Antrag erkennen sollten: „dass die N. N. Eisenbahngesellschaft zu verurtheilen sei, den Statuten gemäss den Bau der Bahn bis zu deren bestimmten Ausgangspunkte . . . durchzuführen, mit dieser Arbeit in einer zu bestimmenden Frist zu beginnen, so wie solche ununterbrochen fortzusetzen, widrigenfalls

Kläger zu autorisiren seien, dies Alles auf Kosten der Gesellschaft vollführen zu lassen etc. etc.“ Der höchste Gerichtshof erklärte indessen in seinem erwähnten Urtheile die Klage für unstatthaft und zwar namentlich aus dem Grunde, weil der Inhaber von Actien einer anonymen Gesellschaft . . . nur solche Rechte gegen dieselbe verfolgen könne, welche ihm als Inhaber der Actie persönlich gegen sie, z. B. auf die Dividende, zustehen, nicht aber solche Gesellschaftsrechte, welche sich auf die Verwaltung der Gesellschaftsmittel und auf die richtige Anwendung derselben zur Erreichung der Gesellschaftszwecke beziehen.

§. 90.

Bei vielen Privat-Eisenbahngesellschaften ist als oberster Beamter zur Leitung der administrativen Angelegenheiten ein sogenannter **Special-Director** angestellt. Derselbe hat für die Vollziehung der Beschlüsse der Direction, als deren ständiger Commissar er fungirt, zu sorgen. Seine Dienstobliegenheiten und sein Verhältniss zur Direction und zu den übrigen Angestellten werden durch die Statuten der Gesellschaft, durch den mit ihm abgeschlossenen Dienstvertrag und durch die ihm von der Direction zu ertheilende Instruction geregelt.

Uebrigens gibt es keine allgemein verbindliche Vorschriften darüber, durch welche Beamten die Directionen der Privat-Eisenbahngesellschaften die Verwaltung besorgen zu lassen haben. Nur in Beziehung auf die zur Sicherstellung des Betriebes erforderlichen Maassregeln machen es sämtliche Bahnpolizeireglements, die nach §. 23 des Eisenbahngesetzes von dem Handelsminister für die einzelnen Bahnen erlassen werden, den Eisenbahn-Directionen zur Pflicht, einen besondern Beamten, den „**Betriebs-Director**“, anzustellen, welchem unter seiner persönlichen Verantwortlichkeit die Ausführung aller Maassregeln zur Sicherheit des Betriebes obliegt. Jedoch lässt sich diese Vorschrift nicht so interpretiren, als wenn nicht auch einem Mitgliede der Direction, unter seiner persönlichen Verantwortlichkeit, die Functionen eines Betriebs-Directors übertragen werden könnten, sofern dasselbe die dazu erforderliche Qualifikation überhaupt besitzt.

§. 91.

Die **Angestellten der Privat-Eisenbahngesellschaften** werden im gewöhnlichen Leben Eisenbahnbeamte genannt. Dieser Ausdruck soll auch hier als der populäre beibehalten werden, obwohl er nur ein uneigentlicher und ohne alle rechtliche Bedeutung ist, indem den bei den Privatbahnen angestellten Personen keine Beamtenqualität in gesetzlichem Sinne beiwohnt. Aus diesem Grunde steht beispielsweise den Beamten der Privatbahnen in Beziehung auf Steuern und Communallasten ein Anspruch auf die den mittelbaren Staatsdienern gegebenen Privilegien nicht zu (vergleiche das Rescript der Ministerien des Innern und der Finanzen vom 23. Mai 1847, Min.-Blatt d. inn. Verw. 1847, pag. 173 Nro. 227).

Die bei den Privatbahnen angestellten Personen stehen zur Gesellschaft lediglich in einer civilrechtlichen Beziehung; sie haben einen Dienstvertrag abgeschlossen, und diese einfache Auffassung charakterisirt ihre ganze Stellung. Sie müssen diejenigen Dienste leisten, welche ihnen die bestehenden Reglements, denen sie sich unterworfen haben, oder specielle Clauseln ihres Vertrages auferlegen, oder welche der Natur der Sache nach geleistet werden müssen, damit der betreffende Posten ausgefüllt werde. Die Angestellten stehen der Gesellschaft gegenüber in einem freien Kündungsverhältniss, welches, wenn es nicht durch den Dienstvertrag geregelt wäre, nur das ortsgebräuchlich bestehende sein könnte.

Da der Eisenbahndienst eine ganz besondere Pünktlichkeit in der Ausführung verlangt, die im Falle der Beibehaltung eines gewöhnlichen Dienstverhältnisses nicht erreicht werden könnte, so muss sich die Direction durch den Dienstvertrag eine gewisse Disciplinargewalt und Entlassungsbefugniss schaffen. Gesetzlich steht nichts im Wege, dass ein Anzustellender sich bei dem Vertrage allen möglichen, nur nicht den guten Sitten und der öffentlichen Ordnung widerstrebenden Bedingungen unterwerfe; er kann z. B. vertragsmässig der Direction das Recht einräumen, ihn mit Ordnungsstrafen zu belegen oder ihn bei eintretenden näher festzusetzenden Eventualitäten ohne Kündigung zu entlassen und dergl. mehr.

Auf solche Weise lässt sich allerdings eine durchaus nothwendige Gewalt vertragsmässig begründen; indessen bleibt hier im-

mer nur der Vertrag, nicht das Verhältniss von Vorgesetzten zu Untergebenen die Grundlage derjenigen Rechte, welche einer Disciplinargewalt faktisch gleich kommen. Es hat dies zur Folge, dass ein Privat-Eisenbahnbeamter, wenn er glaubt, dass ihm gegenüber der Vertrag verletzt, dass er z. B. gegen die Bestimmung desselben entlassen sei, bei dem Civilgericht auf Entschädigung klagen kann. Die Anstellung dieser Klage, deren petitum sich natürlich immer in eine Schadensforderung auflöst, ist aber auch der einzige Weg, welchen der Beamte zur Verfolgung seines Rechts gegen die Gesellschaft einschlagen kann; in keiner Weise steht ihm etwa der Recurs an das Eisenbahn-Commissariat oder an das Handelsministerium zu, indem die Gesellschaften in der Anstellung und Entlassung ihrer Beamten grundsätzlich unbeschränkt sind und wegen behaupteter Verletzung oder Nicht-Erfüllung des durch den Dienstvertrag begründeten contractlichen Verhältnisses nur vor den Civilgerichten Recht zu nehmen haben.

§. 92.

Eben so wenig wie in der Vereinbarung des Dienstvertrages sind die Vorstände der Gesellschaften, abgesehen von der besondern Qualification, welche die Bahnpolizei-Reglements bei den Bahnpolizei-Beamten erfordern, in der Auswahl der anzustellenden Personen einer Beschränkung unterworfen. Die einzige Ausnahme findet sich in der Vorschrift des §. 300 des Strafgesetzbuches, nach welcher die Eisenbahn-Directionen bei Vermeidung einer Geldstrafe von 10—100 Thlrn. oder einer Gefängnisstrafe bis zu 3 Monaten einen durch gerichtliches Erkenntniss zur Beschäftigung im Eisenbahndienste für unfähig erklärten Eisenbahnbeamten nach erlangter Kenntniss der Unfähigkeits-Erklärung nicht anstellen dürfen.

Im Interesse der Angestellten findet sich bei den meisten, vielleicht bei allen Eisenbahngesellschaften das segensreiche Institut einer Beamten-Unterstützungscasse, welche den Zweck hat, ihnen und ihren Angehörigen beim Eintritt gewisser Fälle eine Geldbeihilfe zu sichern. In den Dienstverträgen pflegt den Angestellten die Zahlung von Eintrittsgeld und Beiträgen zu dieser Casse aus ihren Gehältern und sonstigen Dienst-Emolumenten

zur Pflicht gemacht zu werden. Man hat hinsichtlich des hier erwähnten Instituts die Frage aufgeworfen, ob diejenigen Vertreter der Gesellschaft, welche derartige Verträge abschliessen oder das desfalls aufgestellte Reglement handhaben, ohne die Genehmigung der Staatsbehörde nachzusuchen, gegen den §. 340 Nro. 6 des Strafgesetzbuches *) und das Gesetz vom 17. Mai 1853 handeln? Die Frage ist von dem Ober-Tribunal durch ein Erkenntniss vom 17. September 1856 in einem Falle, wo die Directoren einer Eisenbahngesellschaft es abgelehnt hatten, zur Fortführung ihrer in dem angedeuteten Sinne bestehenden Unterstützungs-Casse die Genehmigung der Staatsbehörde einzuholen, — verneint worden aus folgenden Gründen:

„Aus der Fassung des §. 340 Nro. 6 und seiner Stellung in dem Titel — Von den Uebertretungen in Beziehung auf die Sicherheit des Staates und die öffentliche Ordnung — gehe hervor, dass unter den dort bezeichneten Cassen oder andern dergleichen Gesellschaften und Anstalten nur solche selbstständige Unternehmungen zu verstehen seien, bei denen der Unternehmer oder die unternehmende Gesellschaft dem Publikum gegenüber sich erbiere, gegen gewisse Einzahlungen oder Beiträge beim Eintritte vorgesehener Eventualitäten bestimmte Leistungen zu gewähren; auch das Gesetz vom 17. Mai 1853, betreffend den Geschäftsverkehr der Versicherungsanstalten, habe nur derartige Cassen und Anstalten im Auge und insbesondere solche, deren Unternehmer die Errichtung und Fortsetzung solcher Anstalten als ein Gewerbe betreiben; nicht weniger spreche die Entstehungsgeschichte des §. 340 Nro. 6 für diese Auffassung, so weit sie sich aus den Kammerverhandlungen

*) §. 340. Mit Geldbusse bis zu 50 Thalern oder Gefängniss bis zu 6 Wochen wird bestraft:

.....

6) Wer ohne Genehmigung der Staatsbehörde Aussteuer-, Sterbe- und Wittwen-Cassen oder andere dergleichen Gesellschaften oder Anstalten errichtet, welche bestimmt sind, gegen Zahlung eines Einkaufsgeldes oder gegen Leistung von Geldbeiträgen, beim Eintritt gewisser Bedingungen oder Termine, Zahlungen an Capital oder Rente zu leisten.

entnehmen lasse, nach welchen der §. 340 Nro. 6 den §. 250 Theil II Tit. 20 des Allgemeinen Landrechts *) ersetzen sollte, und nach welchen die Absicht des Gesetzgebers hauptsächlich dahin gegangen sei, im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung durch Ueberwachung der Zuverlässigkeit der Unternehmer, so wie der Anstalten selbst, das Publikum gegen beabsichtigte oder bei genauer Kenntniss der Sachlage vorauszusehende Nachtheile zu schützen; daher sei die Unterstützungs-Casse einer Gesellschaft, welche ohne Gewinn für letztere nur die Bestimmung habe, den Beamten der Gesellschaft (mit Ausschluss aller übrigen Personen) eintretenden Falls Unterstützungen zu gewähren, auch dann nicht als eine auf das Publikum berechnete öffentliche Versicherungsanstalt, wie sie durch §. 340 Nro. 6 und das Gesetz vom 17. Mai 1853 vorausgesetzt werde, zu betrachten, wenn sie auch zum Theil durch dienst-contractliche Einzahlungen respective Gehaltsabzüge unterhalten werde; vielmehr charakterisire sich die ganze Einrichtung als ein integrierender Theil des zwischen der Gesellschaft und ihren Beamten contractlich vereinbarten Dienstmiethverhältnisses; der freien Vereinbarung hinsichtlich dieses Verhältnisses setze der §. 340 Nro. 6 und das Gesetz vom 17. Mai 1853 weder dem Wortlaute nach noch nach der Absicht des Gesetzgebers eine Schranke; übrigens könne auch von einem gezwungenen Beitrage der Beamten zu der fraglichen Casse keine Rede sein, da das Dienstverhältniss zwischen denselben und der Gesellschaft auf freier contractlicher Vereinbarung beruhe; endlich komme es nicht darauf an, ob die Gesellschaft, indem sie den Beitritt zur Casse stipulire, einen bedeutenden Einfluss auf ihre Angestellten gewinne, da es

*) Allgemeines Landrecht Theil II, Tit. 20 §. 250. Wer öffentliche Aussteuer-, Wittwen- oder Sterbe-Cassen ohne ausdrückliche Genehmigung des Staats errichtet, der soll den Interessenten ihre Einsätze zurückgeben, und den doppelten Betrag des an Besoldung, Provision oder sonst gezogenen Vortheils an die Armen-Casse des Orts bezahlen. §. 251. Ist dergleichen Anstalt vorsätzlich zum Nachtheile oder zur Berückung einfältiger Leute errichtet worden: so soll der Stifter, ausser vorstehender Strafe, als ein Betrüger öffentlich ausgestellt und auf 6 Monate bis 2 Jahre zur Festung oder in's Zuchthaus gebracht werden.

ihr in jeder Hinsicht unbenommen sei, sich durch entsprechende Zusicherungen eine Garantie für die Zuverlässigkeit ihrer Beamten zu verschaffen.“

§. 93.

Es existirt ausser dem Allerhöchsten Erlass vom 30. November 1853 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1854 pag. 2) keine Vorschrift, welche eine Uniformirung der Privat-Eisenbahnbeamten zum Gegenstand hat. Dieser Erlass besagt:

„dass die Königl. Eisenbahnbeamten auf den Dienstmützen
„über der kleinen Cocarde ein geflügeltes Rad mit der Krone
„darüber, die Privat-Eisenbahnbeamten dasselbe geflügelte Rad, jedoch ohne Krone, zu tragen haben.“

Als Grund dieser Bestimmung wird angegeben: „damit die Militär-Mannschaft Officiere und uniformirte Eisenbahnbeamte mit Sicherheit unterscheiden könne, namentlich wenn letztere den Paletot tragen.“

In dem erwähnten Erlass wird, wie man sieht, die Uniformirung vorausgesetzt, welche für manche Kategorien der Beamten im eigenen Interesse der Gesellschaft wünschenswerth sein mag; dazu kommt, dass alle Bahnpolizei-Reglements die Bestimmung enthalten, dass die Bahnpolizei-Beamten bei Ausübung ihres Dienstes das von der Eisenbahnverwaltung (Direction) zu bestimmende Dienstabzeichen tragen müssen. Indessen glauben wir, dass nur bei den Bahnpolizei-Beamten eine Pflicht der Gesellschaft, dieselben zu uniformiren, angenommen werden kann; denn nur bei dieser besondern Classe von Beamten verlangt das polizeiliche Interesse, dass sie dem Publikum erkennbare äussere Abzeichen tragen. Bei allen andern Beamten steht es lediglich in der Willkür der Gesellschaften, ob sie eine Uniformirung vorschreiben wollen oder nicht.

§. 94.

Die Bahnpolizei-Beamten stehen im Allgemeinen zu der Gesellschaft in demselben Rechtsverhältniss wie die übrigen Beamten, und auch bei ihnen tritt eine Besonderheit nur in so fern ein, als sie zur Ausübung polizeilicher Functionen berufen sind.

Darüber, welche Beamten als Bahnpolizei-Beamte zu betrachten seien, gibt es keine allgemeine gesetzliche Vorschrift; es liegt aber unleugbar in der Befugnis des Handelsministers, in dem für jede einzelne Eisenbahn erlassenen oder zu erlassenden Bahnpolizei-Reglement, dem natürlich auch Nachträge beigefügt werden können, diejenigen Beamten zu bezeichnen, welche zur Ausübung der Bahnpolizei berufen sein sollen. Dies ist auch in allen Reglements geschehen, welche übereinstimmend

den Betriebs-Director,
die Bahnmeister,
die Bahnwärter und ihre Gehülfen,
die Bahnhof-Inspectoren,
die Bahnhof-Aufseher,
die Weichensteller,
die Zugführer,
die Packmeister und Schaffner
als Bahnpolizei-Beamte aufführen.

In einigen Reglements werden noch hinzugefügt: die Betriebs-Inspectoren (wo dergleichen existiren), die Nachtwächter und die Portiers. — So erwächst die Frage: ob im Allgemeinen auch alle diejenigen Beamten, welche in den Bahnpolizei-Reglements nicht speciell bezeichnet sind, aber dem Publikum gegenüber für die Sicherheit und Aufrechthaltung der Ordnung zu sorgen haben, als Bahnpolizei-Beamte betrachtet werden dürfen? Wir glauben, dass die Frage zu verneinen ist. Denn wenn der §. 23 des Gesetzes vom 3. Nov. 1838 sagt: „Die Handhabung der Bahnpolizei wird, nach einem darüber von dem Handelsminister zu erlassenden Reglement, der Gesellschaft übertragen“, so scheint es klar zu sein, dass die Gesellschaft, welche die Bahnpolizei nicht selbst, sondern nur durch ihre Beamten ausüben kann, sich hierbei innerhalb der durch das Reglement gesteckten Grenzen bewegen muss, und nur durch solche Beamten polizeiliche Functionen ausüben lassen darf, welche von dem Handelsminister dazu bezeichnet sind. Eine Beamtenqualität kann nur durch das Gesetz respective durch diejenigen Behörden verliehen werden, welche das Gesetz dazu berufen hat, und da das Gesetz keine allgemeine Bezeichnung enthält, so muss

in dieser Beziehung Alles der Special-Entscheidung des Handelsministers unterliegen. Ergibt sich also die Nothwendigkeit, noch andern Beamtenkategorien polizeiliche Functionen zu übertragen, so wird nur durch eine Verfügung des Handelsministers abgeholfen werden können.

§. 95.

Hinsichtlich der Anstellung der Bahnpolizei-Beamten sind die Gesellschaften grundsätzlich frei; sie können wählen, wen sie wollen, und sind namentlich nicht verbunden, auf diejenigen Personen vorzugsweise zu reflectiren, welche durch mehrjährige Militärdienste gegen den Staat einen Anspruch auf Civilversorgung erhalten haben. Indessen steht es dem Handelsminister unzweifelhaft zu, die Erfordernisse, welche jeder anzustellende Bahnpolizei-Beamte haben muss, festzusetzen, wie dies auch in den Bahnpolizei-Reglements geschieht. Gewöhnlich werden Grossjährigkeit, unbescholtener Ruf, Schreibens-Erfahrenheit und mit einem allgemeinen Ausdruck die „sonst zu ihrem besondern Dienst erforderlichen Eigenschaften“ verlangt. Entsteht Zweifel darüber, ob ein Individuum die erforderlichen Eigenschaften besitze, um mit bahnpolizeilichen Functionen betraut zu werden, so wird allerdings die Behörde d. h. der Handelsminister die Entscheidung haben; indessen kann sich diese administrative Entscheidung nur auf das Recht zur Ausübung bahnpolizeilicher Functionen beziehen, indem im Uebrigen die Gesellschaft bei sich anstellen kann, wen sie will.

Eine besondere gesetzliche Bestimmung, dass die Bahnpolizei-Beamten der Privatbahnen vereidet werden sollen, gibt es zwar nicht; indessen möchte doch wegen des in Preussen allgemein herrschenden Grundsatzes, dass ein Beamter nur nach geschehener Vereidung in Function treten kann, in Beziehung auf die amtlichen Befugnisse der genannten Personen die Vereidung durchaus nöthig sein, damit ihren Handlungen ein polizeilicher Charakter beigelegt werden dürfe. In der That bestimmen auch die einzelnen Bahnpolizei-Reglements, dass diese Beamten erst nach geschehener Vereidung dem Publikum gegenüber in die Rechte öffentlicher Polizeibeamten treten sollen. Zur Abnahme des Eides wird die Polizei-

behörde (der Kreis-Landrath), im Bezirke des Rheinischen Appellations-Gerichtshofes aber der betreffende Friedensrichter designirt.

Ueber die Eidesformel ist am 8. Juni 1846 ein Rescript des Finanzministeriums*) und des Ministeriums des Innern (vergl. Min.-Blatt d. inn. Verw. 1846, pag. 125 Nro. 195) an den Oberpräsidenten der Provinz Schlesien in folgender Weise erlassen worden:

Ew. Hochwohlgeboren lassen wir die beiliegenden Verfügungen an die Kgl. Regierungen zu Breslau und zu Oppeln, die Vereidung der Bahnpolizeibeamten betreffend, zur gefälligen Aushändigung mit dem ergebenen Ersuchen zugehen, darnach die Königl. Regierung zu Liegnitz gleichmässig mit Anweisung gefälligst versehen zu wollen.

Anlage A.

Auf den Bericht der Kgl. Regierung zu Oppeln vom 27. April (der Kgl. Regierung zu Breslau vom 21. April) d. Js., die Vereidung der Eisenbahnpolizeibeamten betreffend, eröffnen wir der Königl. Regierung, dass, wenn gleich die gedachten Beamten zu den mittelbaren Staatsdienern nicht gerechnet werden können, wie in dem (von der Königl. Regierung zu Oppeln) allegirten Schreiben vom 16. November 1839 ausgeführt worden, doch gegen die von dem Directorium der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft vorgeschlagene (in der anliegenden Fassung aufgestellte) Formel (Anlage B.) zur Vereidung derselben nichts Wesentliches zu erinnern ist.

Im Uebrigen kann die Vereidung der Eisenbahnbeamten und zwar aller derjenigen, welche mit polizeilichen Functionen betraut werden und zu dem Ende Uniform oder ein Dienstabzeichen tragen, nach der gedachten Formel stattfinden.

Anlage B.

Ich N. N. schwöre zu Gott dem Allmächtigen und Allwissenden, dass nachdem ich zum . . . an der N. N.schen Eisenbahn bestellt worden, Seiner Königl. Majestät von Preussen, meinem Allergnädigsten Herrn, ich unterthänig, treu und gehorsam sein und alle mir vermöge meines Amtes obliegenden Pflichten nach meinem besten Wissen und Gewissen genau erfüllen und meinen Vorgesetzten willig Folge leisten will, so wahr mir Gott helfe etc. etc.

*) Unsern Lesern ist erinnernlich, dass erst durch die Cabinetsordre vom 17. April 1848 das Handelsministerium die oberste Central-Behörde in Eisenbahnangelegenheiten geworden ist.

Nachdem Preussen in die Reihe der constitutionellen Staaten eingetreten ist, möchte in die Eidesformel auch die Verpflichtung auf die Verfassung aufzunehmen sein, um den entstehenden Zweifel, ob in Ermangelung einer solchen Verpflichtung dem Betreffenden die Qualität eines öffentlichen Polizeibeamten zustehe, zu begegnen. *)

Hinsichtlich der Stempelpflichtigkeit der Vereidungsprotokolle entscheidet das Rescript des Finanzministeriums vom 4. Juli 1846 an die Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft (vgl. Min.-Blatt d. inn. Verw. 1846 pag. 136 Nro. 196):

Was für die Bestellungen unbesoldeter Beamten im Tarife zum Stempelgesetze vom 7. März 1822 vorgeschrieben und auch auf die Verpflichtungsprotokolle unbesoldeter Beamten analoge Anwendung gefunden hat, kann, wie der Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft auf die Vorstellung vom 20. März dieses Jahres erwiedert wird, bei den Bahnpolizei-Beamten der Eisenbahngesellschaften nicht Platz greifen, weil bereits anderweit anerkannt worden ist, dass die letzteren Beamten auch nicht für mittelbare Staatsbeamten anzusehen sind, und die Stempelfreiheit der Bestellungen und Verpflichtungsprotokolle sich überall nur auf Staatsbeamte bezieht, in so fern sie für ihr Amt keine Besoldung zu beziehen haben. Die Verpflichtungsprotokolle der Beamten der Eisenbahngesellschaften als Bahnpolizei-Beamten sind vielmehr nach der Stempeltarif-Position „Protokolle“ zu beurtheilen und darnach mit 15 Sgr. stempelpflichtig, wobei um so mehr stehen geblieben werden muss, als nicht anerkannt werden kann, dass die Vereidung dieser Beamten lediglich im öffentlichen Interesse des Staats erforderlich sein sollte; sie erfolgt vielmehr recht eigentlich auch im Interesse des Instituts der Eisenbahn-Unternehmung.

Wollte man aber auch, was bisher nicht geschehen ist, annehmen, dass die Beamten der Eisenbahngesellschaften zu den mittelbaren Staatsbeamten gehören, so würde auch alsdann die Stempelfreiheit ihrer Verpflichtungsprotokolle nicht nachgelassen werden können, indem, nach der oben angezogenen Tarif-Position, nur unbesoldete Beamtete in dieser Beziehung Stempelfreiheit zu geniessen haben, die Eisenbahnbeamten aber besoldet sind, wobei es in der Natur der Sache liegt, dass diese Besoldung, wie überall bei mittelbaren Staatsbeamten, nicht vom Staate, sondern aus andern Fonds erfolgt.

*) Von einer Vereidung der übrigen Privat-Eisenbahnbeamten kann natürlich nicht die Rede sein.

Diese Entscheidung entspricht vollständig der bestehenden Gesetzgebung, indem die Bahnpolizei-Beamten jedenfalls nicht zu der Classe unbesoldeter Beamten gehören, möge man sie nun als mittelbare Staatsdiener betrachten wollen oder nicht. Zwar erhalten sie nicht gerade für die Ausübung polizeilicher Functionen eine Vergütung, sondern vielmehr für ihre Dienste, welche sie der Eisenbahngesellschaft leisten; aber es scheint lediglich auf die Thatsache der Besoldung oder Nichtbesoldung anzukommen, also auf die Qualität des betreffenden Beamten, indem es nämlich als unbillig betrachtet wird, dass Jemand für ein Amt, welches er ohne Vergütung übernimmt, noch Bestallungs- und Vereidungskosten bezahlen soll; hiernach fällt bei Beamten, die überhaupt eine Besoldung erhalten, diese Rücksicht weg.

§. 96.

Der Umfang der Befugnisse der Bahnpolizei-Beamten ist innerhalb ihrer Amtswirksamkeit derselbe wie bei den Polizeibeamten überhaupt. Sie sind daher auch im Allgemeinen zum Waffentragen befugt, vorbehaltlich der nähern Bestimmungen durch die vorgesetzte Behörde. Vgl. auch folgende Rescripte:

Rescript der Ministerien des Innern und der Finanzen vom 20. September 1843 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1843, pag. 296 Nro. 390) an den Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg. Auf Ew. Hochwohlgeboren Bericht vom 28. August c. finden wir nichts dagegen zu erinnern, dass sowohl den Bahnwärtern auf der Berlin-Anhalt'schen Eisenbahn das Tragen von Seitengewehren, als auch den Bahnwärtern die Führung von Spiessen während der nächtlichen Bewachung gestattet werde.

Rescript der Ministerien des Innern und der Finanzen vom 7. Februar 1846 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1846, pag. 75 Nro. 109) genehmigen wir hiermit, dass die mit der Nachtwache beauftragten Eisenbahnwärter und Bahnhofwächter Spiesse tragen dürfen.

Indem die Bahnpolizei-Reglements die polizeilichen Vorschriften enthalten und die Strafe für die Contraventionen (jedoch als gesetzlich zulässiges Maximum eine Geldstrafe bis zu 50 Thlr. oder eine Gefängnisstrafe bis zu 6 Wochen) festsetzen, ertheilen sie zugleich den Bahnpolizei-Beamten das Recht, jeden Contravenienten, sofern er unbekannt ist und sich über seine Person nicht auszu-

weisen vermag, falls er nicht eine Caution hinterlegt, deren Höhe das Maximum der Strafe (also 50 Thlr.) nicht übersteigen darf, zu verhaften. Da jedoch die polizeiliche Befugniss der betreffenden Beamten eine örtlich beschränkte, nur auf die Bahn nebst Accessorien sich beziehende ist, so darf auch ihre Action nicht länger als unumgänglich nöthig dauern, und es müssen daher verhaftete Personen sofort der Polizeibehörde des nächsten Ortes abgeliefert werden. Ueber das Verfahren bei der Verhaftung enthalten manche Bahnpolizei-Reglements folgende gleichlautende Bestimmung: „Im Falle einer Arrestation ist den Bahnpolizei-Beamten „gestattet, die arretirten Personen durch Mannschaften aus dem, „auf der Eisenbahn befindlichen Arbeits-Personal in Bewachung nehmen und an den Bestimmungsort *) abliefern zu lassen. In diesem Falle hat der Bahnpolizei-Beamte einen mit seinem Namen „und seiner Dienstqualität bezeichneten Arretirungsschein mitzugeben, welcher vorläufig die Stelle der aufzunehmenden Contraventionsverhandlung vertritt, die jedenfalls innerhalb 24 Stunden nach der Constatirung einer Contravention an die competente Polizeibehörde eingesandt werden muss.“

Es ist wohl zu beachten, dass die Verhaftung immer nur im bahnpolizeilichen und niemals im privatrechtlichen Interesse der Gesellschaft erfolgen darf.

Bei manchen Eisenbahnen findet sich in den Betriebs-Reglements die Bestimmung, dass derjenige, welcher ohne Billet auf dem Zuge betroffen wird, ein Billet zu erhöhtem Preise nachlösen muss. Wir glauben nun zwar, dass Jeder, welcher den Zug besteigt, dadurch den Quasi-Contract abschliesst, diejenige Summe zu zahlen, welche das betreffende Reglement für eine so und so geartete Benutzung des Zuges, sei es auch unter Hinzufügung einer Strafe (die aber wesentlich nur als Conventionalstrafe zu betrachten ist), festsetzt; wir zweifeln daher auch nicht daran, dass das Civilgericht auf Klage der Eisenbahngesellschaft die ohne Billet betroffene Person zur Zahlung des erhöhten Fahrgeldes verurtheilen würde: aber hier handelt es sich nur von einem civilrecht-

*) Nämlich an die nächste Polizeibehörde.

lichen Anspruch, und wenn nun Jemand sich weigerte, das Strafbillet zu lösen, so würde der Zugführer ihn zwar sofort aussetzen lassen können, aber die Vornahme einer Verhaftung wegen verweigerter Zahlung würde ungesetzlich sein. Eben so würde es sich verhalten, wenn Jemand z. B. aus Versehen eine Fensterscheibe oder einen sonstigen Gegenstand zerbräche und die Bezahlung verweigerte. Auch dieser Fall entzieht sich gänzlich der polizeilichen Action.

Nur in Beziehung auf die Bahnpolizei, also für den Fall einer Bahnpolizei-Contravention sind die betreffenden Beamten als Polizeibeamte zu betrachten; mithin stehen ihnen die sonstigen Arretirungs-Befugnisse der Polizeibehörden nicht zu. Sie dürfen z. B. nicht wie letztere (cfr. §. 6 des Gesetzes vom 12. Februar 1850) Personen in Verwahrung nehmen, wenn der eigene Schutz dieser Personen oder die Aufrechthaltung der öffentlichen Sittlichkeit, Sicherheit und Ruhe es erfordert, aber keine eigentliche Bahnpolizei-Contravention vorliegt, sondern in derartigen Fällen beschränkt sich ihre Befugniss auf das Recht, solche Personen von der Bahn etc. zu entfernen. Dagegen sind sie verpflichtet, andern Polizeibehörden auf Requisition stets Beistand zu leisten, natürlich sofern ihre sonstigen Dienstobliegenheiten dies gestatten, und wenn sie dies thun, so sind sie auch in dieser Beziehung fungirende Polizeibeamte. So z. B. haben sie an und für sich niemals um die Pass-Legitimation der Reisenden sich zu bekümmern; werden sie aber ausdrücklich requirirt, so müssen sie bei der Verhaftung durch die Polizeibehörde hülffreiche Hand leisten.

Die Amtswirksamkeit der Bahnpolizei-Beamten erstreckt sich (abgesehen natürlich von etwaigen besondern Restrictionen durch das betreffende Reglement) auf die ganze Bahn nebst Accessorien, so weit sie nur ihre dienstlichen Functionen vornehmen, wie auch ausserhalb der Bahn und ihrer Anlagen, so weit die Handhabung der für die Bahn und ihren Betrieb erlassenen polizeilichen Verordnungen dies erfordert.

In allen Fällen, wo die Bahnpolizei-Beamten nicht entweder gegen Bahnpolizei-Contraventionen einzuschreiten oder auf Requisition einer andern Polizeibehörde Assistenz zu leisten haben, sind

sie als Privatpersonen zu betrachten. Dies ist selbst dann richtig, wenn Verbrechen oder Vergehen begangen werden; indessen folgt daraus nicht etwa, dass sie nicht berechtigt wären, z. B. einen Dieb, der mit Eisenbahn-Effekten fortliefe, oder denjenigen, der einen Mitreisenden misshandelte, festzunehmen, da nach §. 3 alinea 2 des Gesetzes vom 12. Februar 1850 überhaupt jede Privatperson befugt ist, denjenigen, welcher bei Ausführung einer strafbaren Handlung oder gleich nach derselben betroffen oder verfolgt wird, in drei Fällen zu ergreifen, nämlich wenn: 1) der Thäter flieht, 2) der Flucht dringend verdächtig ist, 3) Grund zu der Besorgniss vorliegt, dass die Identität der Person sonst nicht festzustellen sein werde; es muss dann nur der Ergriffene sofort der Polizeibehörde oder einer Wachtmannschaft Behufs Bestimmung über die vorläufige Festnahme zugeführt werden.

§. 97.

Die Bahnpolizei-Beamten können, abgesehen von ihrer dienstlichen Verantwortlichkeit, nicht nur wegen jeder Verletzung eines bestimmten Strafgesetzes, z. B. wegen ungerechtfertigter Verhaftung, sondern auch wegen eines jeden Schadens, den sie durch Ueberschreitung ihrer Amtsbefugnisse zufügen, vor den Gerichten belangt werden. Zwar ist das Gesetz vom 24. September 1848, welches in seinem §. 9 bestimmte, dass zu keiner gerichtlichen Verfolgung die vorgängige Ermächtigung der vorgesetzten Behörde eingeholt zu werden brauche, aufgehoben. Nichts desto weniger ist das Fortbestehen des Grundsatzes durch die spätere Gesetzgebung indirect anerkannt worden, aber mit einer erheblichen Modification, indem nunmehr die vorgesetzte Administrativbehörde den sogenannten Conflict erheben, d. h. mit der Behauptung auftreten kann, die betreffende Handlung des verfolgten Beamten stelle keine solche Ueberschreitung seiner Amtsbefugnisse dar, die sich zur gerichtlichen Cognition eigene.

Das Gesetz vom 13. Februar 1854 verfügt hierüber in den hier in Betracht kommenden Paragraphen wie folgt:

§. 1. Wenn gegen einen Civil- oder Militärbeamten wegen einer in Ausübung oder in Veranlassung der Ausübung seines Amtes vorgenommenen

Handlung oder wegen Unterlassung einer Amtshandlung eine gerichtliche Verfolgung im Wege des Civil- oder Strafprocesses eingeleitet worden ist, so steht der vorgesetzten Provinzial- oder Centralbehörde des Beamten, falls sie glaubt, dass demselben eine zur gerichtlichen Verfolgung geeignete Ueberschreitung seiner Amtsbefugnisse oder Unterlassung einer ihm obliegenden Amtshandlung nicht zur Last fällt, die Befugnis zu, den Conflict zu erheben. Auf einen solchen Conflict finden die Vorschriften des Gesetzes vom 8. April 1847 *) (Gesetzsammlung 1847, Seite 170) Anwendung.

§. 2. Erachtet der Gerichtshof zur Entscheidung der Competenzconflicte vor Fällung seines Urtheils noch thatsächliche Ermittlungen für erforderlich, so ist er befugt, solche durch die Verwaltungs- oder durch die Gerichtsbehörden zu veranlassen, insbesondere die Fortsetzung der gerichtlichen Instruction oder Untersuchung bis zu einem bestimmten Ziele anzuordnen.

Ueber das Ergebniss dieser Ermittlungen sind vor Fällung des Urtheils die in der Sache beteiligten Privatparteien zu hören. Denselben ist zu diesem Zwecke zu eröffnen, dass ihnen freistehe, sich über die Verhandlungen, deren Einsicht ihnen bei dem Gerichte, bei welchem die Verfolgung eingeleitet ist, gestattet werde, binnen einer Präclusivfrist von vier Wochen zu erklären. Im Uebrigen kommen auch hierbei die Bestimmungen der §§. 5 ff. des Gesetzes vom 8. April 1847 zur Anwendung.

§. 3. Befindet der Gerichtshof (§. 2), dass dem Beamten eine zur gerichtlichen Verfolgung geeignete Ueberschreitung seiner Amtsbefugnisse oder Unterlassung einer ihm obliegenden Amtshandlung nicht zur Last fällt, so entscheidet er, dass der Rechtsweg gegen den Beamten unzulässig sei, im entgegengesetzten Falle aber, dass derselbe zulässig sei. — Ein Urtheil der letztern Art präjudicirt weder dem Beamten in seiner weiteren Vertheidigung vor dem Gerichte, noch dem Gerichte in seiner rechtlichen Entscheidung der Sache.

§. 4. Vorstehende Bestimmungen sind auch anwendbar, wenn eine gerichtliche Verfolgung wegen Amtshandlungen (§. 1) gegen einen aus dem

*) Das Gesetz vom 8. April 1847 setzt in seinem §. 1 den sogenannten „Gerichtshof zur Entscheidung der Competenzconflicte“ in Berlin ein. Derselbe soll bestehen aus dem Präsidenten des Staatsraths, dem Staatssecretär und 9 andern Mitgliedern des Staatsraths (5 Justiz- und 4 Verwaltungsbeamten) und die sich zwischen Verwaltung und Justiz erhebenden Competenzconflicte zu entscheiden haben. Die folgenden Vorschriften, welche das Verfahren betreffen, übergehen wir und machen nur darauf aufmerksam, dass nach den ausdrücklichen Bestimmungen des Gesetzes die Einlegung des Conflicts sofort eine das Rechtsverfahren unbedingt hemmende Wirkung hat.

Dienst bereits ausgeschiedenen Beamten oder gegen die Erben eines Beamten anhängig wird.

§. 5. Unter den Beamten (§. 1) sind auch diejenigen, welche im mittelbaren Staatsdienste stehen, einbegriffen.

Wir haben in der Einleitung dieses Paragraphen vorausgesetzt, dass die Bahnpolizei-Beamten der Privatbahnen zu denjenigen Beamten gehören, welche unter das Gesetz vom 13. Februar 1854 fallen; wir wollen indessen dasjenige Bedenken nicht verschweigen, welches sich gegen diese Auffassung erheben lässt, um gleich darauf diejenigen Gründe anzugeben, welche in überwiegender Weise dafür sprechen.

In einem in Kamptz's Annalen Band 23, pag. 460 abgedruckten Schreiben der Ministerien des Innern und der Finanzen an das Justizministerium vom 16. November 1839 wird der Ansicht des Potsdamer Stadtgerichts, dass die Beamten einer Privat-Eisenbahngesellschaft nicht als mittelbare Staatsbeamte zu betrachten seien, beigetreten. Die Gründe für diesen Ausspruch werden in der Fassung des §. 69, Theil II, Tit. 10 des Allgemeinen Landrechts gefunden, *) indem dort nur die Beamten gewisser dem Staate untergeordneter Collegien, Corporationen und Gemeinen als „Civilbediente“ bezeichnet werden. Es wird dann weiter ausgeführt, dass zwar eine gesetzliche Erklärung darüber fehle, welcher Corporationen Beamte als mittelbare Staatsdiener zu betrachten seien, dass man hier aber nur solche Corporationen in Betracht ziehen dürfe, welche als Behörden in die Verfassung des Staats organisch eingreifen und mit der Ausübung einer öffentlichen Gewalt beauftragt seien.

Wären nun die Bahnpolizei-Beamten nicht wenigstens in Beziehung auf die Ausübung ihrer polizeilichen Functionen als mittelbare Staatsbeamte zu betrachten, so würde allerdings unsere An-

*) Theil II, Tit. 10, Allgem. Landrecht, §. 68. Alle Beamten des Staates, welche zum Militärstande nicht gehören, sind unter der allgemeinen Benennung von Civilbedienten begriffen.

§. 69. Dergleichen Beamten stehen entweder in unmittelbaren Diensten des Staates oder gewisser demselben untergeordneter Collegien, Corporationen und Gemeinen.

sicht über die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 13. Februar 1854 unrichtig sein.

Indessen haben die Ministerien des Innern und der Finanzen schwerlich daran gedacht, den Bahnpolizei-Beamten der Privatgesellschaften in Beziehung auf ihre desfallsigen Functionen den amtlichen Charakter zu nehmen; dies würde zu der Consequenz leiten, dass sie weder zur Vornahme polizeilicher Handlungen, als solcher, befugt erscheinen würden, noch auch der Disciplinargewalt der vorgesetzten administrativen Behörde unterworfen werden dürften, was beides doch unzweifelhaft der Fall ist. Es handelte sich aber auch nur von der Beantwortung der Frage, ob Privat-Eisenbahnbeamte überhaupt den mittelbaren Staatsdienern gleichzustellen seien oder nicht, und da ist es richtig, dass die Privat-Eisenbahngesellschaften nicht zu denjenigen Corporationen gehören, welche als Behörden organisch in die Verfassung des Staates eingreifen; vielmehr ist bei den Gesellschaften sowohl als auch bei ihren Beamten die Privatqualität prävalirend, indem die polizeilichen Functionen gleichsam nur accessorisch ausgeübt werden. Fragt man daher nach der Qualität der Person, z. B. in Bezug auf ihre Steuerpflichtigkeit,*) so muss die prävalirende Eigenschaft bei der Beantwortung den Ausschlag geben. Indessen überträgt der §. 23 des Eisenbahngesetzes den Gesellschaften die Handhabung der Bahnpolizei und setzt voraus, dass bestimmte Beamte der Gesellschaft mit diesem Geschäfte beauftragt werden. Ein Gesetz überträgt also diesen Beamten, wenn auch nur für einen verhältnissmässig kleinen Theil ihrer Wirksamkeit, die polizeiliche Gewalt, und da alle Gewalt vom Staate ausgeht, so kann der Träger derselben sie nur in Diensten des Staates ausüben; er muss mithin in Beziehung auf solche Functionen mittelbarer Staatsdiener sein, wenn auch seine Person, im Ganzen betrachtet, als eine Privatperson anzusehen ist. Könnte die citirte Stelle des Allg. Landrechts

*) Einzelne Regierungen sind in Beziehung auf die Bahnpolizei-Beamten der Privatgesellschaften von einer andern Ansicht ausgegangen, indem sie dieselben als mittelbare Staatsbeamte zu qualificiren und sie deshalb z. B. von der Entrichtung städtischer Einzugsgelder befreien zu dürfen geglaubt haben.

als eine limitative Fixirung des Begriffs der mittelbaren Staatsdienerschaft auch bei nicht analogen, zur Zeit der Redaction dieses Gesetzbuchs unbekannten Verhältnissen in Betracht kommen, so würde sie durch den §. 23 des Eisenbahngesetzes für Bahnpolizei-Beamte in Beziehung auf ihre polizeilichen Functionen wenigstens aufgehoben sein, indem das spätere Gesetz amtliche Attributionen verleiht.

Wir zweifeln daher nicht daran, dass die vorgesetzte administrative Behörde bei gerichtlicher Verfolgung von Bahnpolizei-Beamten der Privatgesellschaften den Conflict erheben kann, wie dies auch in mehreren Fällen geschehen ist.

§. 98.

Das Recht zur Erhebung des Competenz-Conflicts steht nach dem Gesetz vom 8. April 1847 nur der vorgesetzten Central- oder Provinzial-Verwaltungsbehörde zu. Die fortdauernde Gültigkeit dieser legislatorischen Bestimmung wird auch in dem bereits erwähnten Gesetz vom 13. Februar 1854 vorausgesetzt. Während darüber kein Streit herrscht, dass die Bezirks-Regierungen zu den Provinzial-Verwaltungsbehörden zu rechnen sind, obgleich ihrer Verwaltung nur ein Theil der Provinz unterliegt, ist das Vorhandensein dieser Eigenschaft bei den Eisenbahn-Commissariaten nicht ganz unzweifelhaft.

Das Eisenbahngesetz kennt nur einen „beständigen Commissarius“, der das Aufsichtsrecht des Staates ausüben soll, und dieser Commissarius nahm unleugbar nicht die Stelle einer Provinzial-Verwaltungsbehörde ein. Erst durch das (oben §. 86 abgedruckte) von den Ministerien des Handels und des Innern erlassene Regulativ vom 24. November 1848 wurden die Eisenbahn-Commissarien in Eisenbahn-Commissariate verwandelt; indessen konnte ihr gesetzlicher Wirkungskreis durch dieses Regulativ nicht erweitert werden, indem dasselbe nur von den betreffenden Ministerien erlassen, nicht durch ein Gesetz sanctionirt worden ist, und das bestehende Gesetz nicht durch ein Ministerial-Rescript alterirt werden kann. Es war also auch nach dem Regulativ vom 24. November 1848 das Eisenbahn-Commissariat nicht zur Einlegung des Conflicts be-

fugt. Nur der Regierung als der betreffenden Provinzial-Verwaltungsbehörde stand dieses Recht zu. Nicht einmal im Auftrage des Handelsministeriums den Conflict zu erheben, möchte das Commissariat für befugt zu erachten gewesen sein, da das Gesetz ausdrücklich nur den speciell namhaft gemachten Behörden die betreffende Befugniß verleiht und dadurch deutlich ausspricht, dass ein so wichtiges Recht, wie dasjenige, die Thätigkeit der Justiz zu hemmen, ist, nicht von einer jeden Verwaltungsbehörde ausgeübt werden soll.

Das Gesetz vom 21. Juli 1852 (bekannt unter dem Namen: „Gesetz, betreffend die Dienstvergehen der nicht richterlichen Beamten“) muss indessen die vorstehend entwickelte Auffassung von der Stellung der Eisenbahn-Commissariate, die bis dahin die richtige war, ändern. Dieses Gesetz, welches allerdings nur von der Handhabung der Disciplin gegen die den betreffenden Stellen untergebenen Beamten handelt, verfügt im §. 24, dass für alle Beamte mit Ausnahme gewisser Kategorieen, auf die es hier nicht weiter ankommt, die Provinzialbehörden die entscheidenden Disciplinarbehörden erster Instanz sein sollen, und nennt nun, indem es die einzelnen Provinzialbehörden, denen die erwähnte Disciplinar-Jurisdiction zustehen soll, anführt, auch die Eisenbahn-Commissariate. Streng genommen liegt allerdings in dem erwähnten §. 24 eine dahin gehende legislatorische Disposition: „die Eisenbahn-Commissariate sollen Provinzialbehörden sein!“ — nur für das Disciplinarwesen; indessen gibt der Gesetzgeber (wenn auch nur enunciativa) deutlich zu erkennen, dass er die Eisenbahn-Commissariate überhaupt als Provinzialbehörden betrachtet, und darin liegt, so weit nöthig, eine indirecte Sanction des ministeriellen Regulativs vom 24. November 1848, in so fern dasselbe nämlich den Commissariaten eine solche Einrichtung gegeben hat, dass diese nunmehr als Provinzialbehörden betrachtet werden müssen.

Es ist also das Eisenbahn-Commissariat die für die Erhebung des Competenz-Conflicts zuständige Provinzialbehörde, und zwar halten wir nunmehr bei Bahnpolizei-Beamten die betreffende Bezirksregierung nicht mehr zur Erhebung des Conflicts für berufen. Zu diesem Satz werden wir durch die Erwägung geleitet, dass das Gesetz vom 21. Juli 1852 die ganze Disciplinargewalt über die

Bahnpolizei-Beamten den Eisenbahn-Commissariaten zuweist, und das Gesetz über den Competenz-Conflict nur den vorgesetzten Provinzialbehörden die Befugnis zur Erhebung des Conflicts verleiht. Es lässt sich aber auch noch ein anderes Argument für die hier adoptirte Ansicht aufstellen. Wird nämlich von der vorgesetzten Dienstbehörde in dem Falle, wo ein Beamter wegen in seinem Amte oder bei Gelegenheit seines Amtes vorgenommener Handlungen vor Gericht verfolgt wird, der Conflict erhoben, so kann dieses nichts anderes heissen, als: „Die Sache sei nicht zur Cognition der Gerichte, sondern lediglich zur Beschwerde bei der vorgesetzten Verwaltungsbehörde und zur Entscheidung auf dem Disciplinarwege geeignet“, woraus dann die Folgerung gezogen werden muss, dass der Conflict nur von derjenigen Behörde erhoben werden kann, welche die Disciplinargewalt hat.

Aus der Bestimmung des §. 31 des Gesetzes vom 21. Juli 1852 erwächst noch eine andere Frage. Dieser Paragraph verfügt nämlich, dass bei denjenigen Disciplinar-Entscheidungen, welche den Provinzialbehörden als solchen reservirt sind, mindestens drei stimmberechtigte Mitglieder concurriren müssen, und es wird sodann für Eisenbahn-Commissariate, die nach dem Regulativ vom 24. November 1848 regelmässig nur zwei Mitglieder (ein administratives und ein technisches) haben, noch besonders verfügt, dass für solche Entscheidungen ein ein für allemal hierzu bestimmter Commissarius der Regierung, in deren Bezirk das Commissariat seinen Sitz hat, — in Berlin der Justitiarius des Polizeipräsidiums — hinzutreten soll. Hiernach fragt es sich, ob bei der Erhebung des Conflicts auch das dritte Mitglied zur Abfassung des Beschlusses mitwirken muss, damit das Gericht (welches ohne Frage zu der formellen Prüfung, ob der Conflict von kompetenter Stelle erhoben werde, berufen ist) denselben überhaupt zu respectiren genöthigt sei.

Nach unserer Meinung muss die Frage bejaht werden. Abgesehen davon, dass der triviale Satz „tres faciunt collegium“ überall im Preussischen Verwaltungsrecht seine Geltung und Anerkennung findet, ist auch das Gesetz vom 21. Juli 1852 das einzige Gesetz, welches die Eisenbahn-Commissariate als Provinzial-Verwaltungsbehörden anerkennt, und zwar findet diese Anerkennung nur in so

fern statt, als das dritte Mitglied zugezogen wird, und da nur eine Provinzial-Verwaltungsbehörde den Competenz-Conflict erheben kann, so möchte auch die Erhebung desselben Seitens des Eisenbahn-Commissariats ohne Zuziehung des dritten Mitgliedes ungültig und wirkungslos sein. Jedenfalls müsste diese Ansicht da gelten, wo der Conflict die gerichtliche Verfolgung eines Bahnpolizei-Beamten hemmen soll, weil diese Art des Conflicts enge mit derjenigen Disciplinarbefugniss, welche der Provinzial-Verwaltungsbehörde als solcher zusteht, zusammen hängt oder vielmehr hierauf beruht.

§. 99.

Nach einem Rescript des Handelsministers vom 30. Mai 1850 sind dem Eisenbahn-Commissariate alle Bahnpolizei-Beamte (der Privatgesellschaften) untergeordnet. Der leitende Gedanke scheint dabei folgender zu sein: Nach den Bahnpolizei-Reglements haben die Commissariate die Aufsicht über die Ausführung dieser Reglements, daher nothwendiger Weise die Beaufsichtigung der Bahnpolizei-Beamten und folglich auch die Disciplinargewalt über dieselben. Wir halten diese Auffassung, wie bereits im vorigen Paragraphen angedeutet worden ist, nunmehr nach Erlass des Gesetzes vom 21. Juli 1852 für richtig, während sie zur Zeit der Erlassung des Rescripts vom 30. Mai 1850 schwerlich zu rechtfertigen war. Denn damals waren die Commissariate noch keine Provinzial-Verwaltungsbehörden im gesetzlichen Sinne; deswegen schrieb auch das Regulativ vom 24. November 1848 in seinem §. 2 noch vor, dass bei Ausübung der Disciplinar-Strafgewalt eine Benennung mit der Regierung eintreten müsse. Diese Bestimmung hat aber nunmehr, nachdem die Commissariate durch das Gesetz vom 21. Juli 1852 Provinzial-Verwaltungsbehörden geworden sind, aufgehört verbindlich zu sein, und die Bahnpolizei-Beamten sind daher in Beziehung auf ihre polizeilichen Functionen in allem, was die Disciplin betrifft, den Commissariaten und nicht mehr der Regierung unterworfen.

Hinsichtlich der Handhabung der Disciplin gilt auch für die Bahnpolizei-Beamten das Gesetz vom 21. Juli 1852, wie für alle nicht richterliche Beamte überhaupt.

Gesetz vom 21. Juli 1852, betreffend die Dienstvergehen der nicht richterlichen Beamten, die Versetzung derselben auf eine andere Stelle oder in Ruhestand.

§. 1. Das gegenwärtige Gesetz findet unter den darin ausdrücklich gemachten Beschränkungen auf alle in unmittelbarem oder mittelbarem Staatsdienste stehende Beamten Anwendung, die nicht unter die Bestimmungen des die Richter betreffenden Gesetzes vom 1. Mai 1851 fallen.

ERSTER ABSCHNITT.

Allgemeine Bestimmungen über Dienstvergehen und deren Bestrafung.

§. 2. Ein Beamter, welcher

- 1) die Pflichten verletzt, die ihm sein Amt auferlegt, oder
- 2) sich durch sein Verhalten in oder ausser dem Amte der Achtung, des Ansehens oder des Vertrauens, die sein Beruf erfordert, unwürdig zeigt, unterliegt den Vorschriften dieses Gesetzes.

§. 3. Ist eine der unter §. 2 fallenden Handlungen (Dienstvergehen) zugleich in den gemeinen Strafgesetzen vorgesehen, so können die durch dieselben angedrohten Strafen nur auf Grund des gewöhnlichen Strafverfahrens von denjenigen Gerichten ausgesprochen werden, welche für die gewöhnlichen Strafsachen zuständig sind.

§. 4. Im Laufe einer gerichtlichen Untersuchung darf gegen den Angeeschuldigten ein Disciplinarverfahren wegen der nämlichen Thatsachen nicht eingeleitet werden.

Wenn im Laufe eines Disciplinarverfahrens wegen der nämlichen Thatsache eine gerichtliche Untersuchung gegen den Angeeschuldigten eröffnet wird, so muss das Disciplinarverfahren bis zur rechtskräftigen Erledigung des gerichtlichen Verfahrens ausgesetzt werden.

§. 5. Wenn von den gewöhnlichen Strafgerichten auf Freisprechung erkannt ist, so findet wegen derjenigen Thatsachen, welche in der gerichtlichen Untersuchung zur Erörterung gekommen sind, ein Disciplinarverfahren nur noch in so fern statt, als dieselben an sich und ohne ihre Beziehung zu dem gesetzlichen Thatbestande der Uebertretung, des Vergehens oder des Verbrechens, welche den Gegenstand der Untersuchung bildeten, ein Dienstvergehen enthalten.

Ist in einer gerichtlichen Untersuchung eine Verurtheilung ergangen, welche den Verlust des Amtes nicht zur Folge gehabt hat, so bleibt derjenigen Behörde, welche über die Einleitung des Disciplinarverfahrens zu verfügen hat, die Entscheidung darüber vorbehalten, ob ausserdem ein Disciplinarverfahren einzuleiten oder fortzusetzen sei.

§. 6. Spricht das Gesetz bei Dienstvergehen, welche Gegenstand eines

Disciplinarverfahrens werden, die Verpflichtung zur Wiedererstattung oder zum Schadensersatz oder eine sonstige civilrechtliche Verpflichtung aus, so gehört die Klage des Betheiligten vor das Civilgericht, jedoch vorbehaltlich der Bestimmung des §. 100.

§. 7. Ist von dem gewöhnlichen Strafrichter auf eine Freiheitsstrafe von längerer als einjähriger Dauer, auf eine schwerere Strafe, auf Verlust der bürgerlichen Ehre, auf zeitige Untersagung der Ausübung der bürgerlichen Ehrenrechte, auf immerwährende oder zeitige Unfähigkeit zu öffentlichen Aemtern oder auf Stellung unter Polizeiaufsicht erkannt, so zieht das Straferkenntniss den Verlust des Amtes von selbst nach sich, ohne dass darauf besonders erkannt wird.

§. 8. Ein Beamter, welcher sich ohne den vorschriftsmässigen Urlaub von seinem Amte entfernt hält, oder den ertheilten Urlaub überschreitet, ist, wenn ihm nicht besondere Entschuldigungsgründe zur Seite stehen, für die Zeit der unerlaubten Entfernung seines Dienstinkommens verlustig.

§. 9. Dauert die unerlaubte Entfernung länger als 8 Wochen, so hat der Beamte die Dienstentlassung verwirkt.

Ist der Beamte dienstlich aufgefordert worden, sein Amt anzutreten oder zu demselben zurückzukehren, so tritt die Strafe der Dienstentlassung schon nach fruchtlosem Ablauf von 4 Wochen seit der ergangenen Aufforderung ein.

§. 10. Die Entziehung des Dienstinkommens (§. 8) wird von derjenigen Behörde verfügt, welche den Urlaub zu ertheilen hat. Im Falle des Widerspruchs findet das förmliche Disciplinarverfahren statt.

§. 11. Die Dienstentlassung kann nur im Wege des förmlichen Disciplinarverfahrens ausgesprochen werden. Sie wird nicht verhängt, wenn sich ergibt, dass der Beamte ohne seine Schuld von seinem Amte fern gewesen ist.

§. 12. Die Einleitung eines Disciplinarverfahrens wegen unerlaubter Entfernung vom Amte und die Dienstentlassung vor Ablauf der Fristen (§. 9) ist nicht ausgeschlossen, wenn sie durch besonders erschwerende Umstände gerechtfertigt erscheint.

§. 13. Die in dem §. 9 erwähnte Aufforderung, so wie alle andere Aufforderungen, Mittheilungen, Zustellungen und Vorladungen, welche nach den Bestimmungen dieses Gesetzes erfolgen, sind gültig und bewirken den Lauf der Fristen, wenn sie Demjenigen, an den sie ergehen, unter Beobachtung der für gerichtliche Insinuationen vorgeschriebenen Formen in Person zugestellt oder wenn sie in seiner letzten Wohnung an dem Orte insinuirt werden, wo er seinen letzten Wohnsitz im Inlande hatte. Die vereideten Verwaltungsbeamten haben dabei den Glauben der Gerichtsboten.

§. 14. Die Disciplinarstrafen bestehen in

Ordnungsstrafen,
Entfernung aus dem Amte.

§. 15. Ordnungsstrafen sind

- 1) Warnung,
- 2) Verweis,
- 3) Geldbusse,

4) gegen untere Beamte auch Arreststrafe auf die Dauer von höchstens 8 Tagen, welche jedoch nur in solchen Räumen zu vollstrecken ist, die den Verhältnissen der zu bestrafenden Beamten angemessen sind.

Zu dieser Beamtenklasse werden im Allgemeinen nur gerechnet: Executoren, Boten, Castellane, Diener und die zu ähnlichen, so wie die zu bloss mechanischen Functionen bestimmten Beamten. Ausserdem ist das Staatsministerium ermächtigt, in der Eisenbahnverwaltung diejenigen Beamten-Kategorien speciell zu bezeichnen, gegen welche Arreststrafen verhängt werden können.

§. 16. Die Entfernung aus dem Amte kann bestehen :

1) in Versetzung in ein anderes Amt von gleichem Range, jedoch mit Verminderung des Dienst Einkommens und Verlust des Anspruchs auf Umzugskosten oder mit einem von beiden Nachtheilen.

Diese Strafe findet nur auf Beamte in unmittelbarem Staatsdienste Anwendung.

2) in Dienstentlassung.

Diese Strafe zieht den Verlust des Titels und Pensions-Anspruchs von selbst nach sich; es wird darauf nicht besonders erkannt, es sei denn, dass vor Beendigung des Disciplinarverfahrens aus irgend einem von dessen Ergebniss unabhängigen Gründe das Amtsverhältniss bereits aufgehört hat, und daher auf Dienstentlassung nicht mehr zu erkennen ist.

Gehört der Angeschuldigte zu den Beamten, welche einen Anspruch auf Pension haben, und lassen besondere Umstände eine mildere Beurtheilung zu, so ist die Disciplinarbehörde ermächtigt, in ihrer Entscheidung zugleich festzusetzen, dass dem Angeschuldigten ein Theil des reglements-mässigen Pensionsbetrages auf Lebenszeit oder auf gewisse Jahre als Unterstützung zu verabreichen sei.

§. 17. Welche der in den §§. 14 bis 16 bestimmten Strafen anzuwenden sei, ist nach der grössern oder geringern Erheblichkeit des Dienstvergehens mit Rücksicht auf die sonstige Führung des Angeschuldigten zu ermes-sen, unbeschadet der besondern Bestimmungen der §§. 8 und 9.

ZWEITER ABSCHNITT.

Von dem Disciplinarverfahren.

§. 18. Jeder Dienstvorgesetzte ist zu Warnungen und Verweisen gegen seine Untergebenen befugt.

§. 19. In Beziehung auf die Verhängung von Geldbussen ist die Befugniß der Dienstvorgesetzten begrenzt wie folgt:

Die Vorsteher derjenigen Behörden, welche unter den Provinzialbehörden stehen, können gegen die ihnen selbst untergebenen Beamten, so wie gegen die Beamten der ihnen untergeordneten Behörden Geldbussen bis zu 3 Thalern verfügen. . . .

Andere Vorgesetzte der untern Beamten dürfen solche Geldbussen nur in so fern verfügen, als ihnen die Befugniß zur Verhängung von Geldbussen durch besondere Gesetze oder auf Grund solcher Gesetze erlassene Instructionen beigelegt ist.

. . . . den von der Staatsregierung eingesetzten Behörden der Eisenbahnverwaltung steht die Befugniß zu, gegen alle ihnen untergebenen Beamten Geldbussen bis zu 10 Thlr. zu verhängen.

Die Provinzialbehörden sind ermächtigt, die ihnen untergeordneten Beamten mit Geldbusse bis zu 30 Thlr. zu belegen, besoldete Beamte jedoch nicht über den Betrag des einmonatlichen Dienst Einkommens hinaus.

Gleiche Befugniß haben die Vorsteher der Provinzialbehörden in Ansehung der bei letztern angestellten untern Beamten.

Die Minister haben die Befugniß, allen ihnen unmittelbar oder mittelbar untergebenen Beamten Geldbussen bis zum Betrage des monatlichen Dienst Einkommens, unbesoldeten Beamten aber bis zur Summe von 30 Thlr. aufzuerlegen.

Welche Beamten im Sinne dieses Paragraphen zu den untern zu rechnen sind, wird durch das Staatsministerium bestimmt.

§. 20. Nur diejenigen Dienstvorgesetzten, welche gegen die im §. 15 Nro. 4 bezeichneten Beamten Geldbusse verhängen können, sind ermächtigt, gegen dieselben Arreststrafen zu verfügen.

Diejenigen Vorgesetzten, deren Strafgewalt auf Geldbusse bis zu 3 Thlr. beschränkt ist, dürfen bei den Arreststrafen das Maass von 3 Tagen nicht überschreiten.

§. 21. Gegen die Verfügung von Ordnungsstrafen findet nur Beschwerde im vorgeschriebenen Instanzenzuge Statt.

§. 22. Der Entfernung aus dem Amte muss ein förmliches Disciplinarverfahren vorhergehen. Dasselbe besteht in der von einem Commissar zu führenden schriftlichen Voruntersuchung und in einer mündlichen Verhandlung nach den folgenden nähern Bestimmungen.

§. 23. Die Einleitung des Disciplinarverfahrens wird verfügt und der Untersuchungs-Commissar ernannt:

1) wenn die Entscheidung der Sache vor den Disciplinarhof gehört (§. 24 Nro. 1), von dem Minister, welcher dem Angeschuldigten vorgesetzt ist.

Ist jedoch Gefahr im Verzuge, so kann diese Verfügung und Ernennung vorläufig von dem Vorsteher der Provinzialbehörde des Ressorts ausgehen. Es ist alsdann die Genehmigung des Ministers einzuholen und, sofern dieselbe versagt wird, das Verfahren einzustellen;

2) in allen andern Fällen von dem Vorsteher der Behörde, welche die entscheidende Disciplinarbehörde bildet (§. 24 Nro. 2), oder von dem vorgesetzten Minister.

§. 24. Die entscheidenden Disciplinarbehörden erster Instanz sind:

1) der Disciplinarhof zu Berlin (§. 29) in Ansehung derjenigen Beamten, zu deren Anstellung nach den Bestimmungen, welche zur Zeit der verfügten Einleitung der Untersuchung gelten, eine von dem Könige oder von den Ministern ausgehende Ernennung, Bestätigung oder Genehmigung erforderlich ist;

2) die Provinzialbehörden, als:

.....

die Eisenbahn-Commissariate
in Ansehung aller Beamten, die bei ihnen angestellt oder ihnen untergeordnet und nicht vorstehend unter 1) begriffen sind.

.....

§. 27. Für den Fall, dass bei der zuständigen Disciplinarbehörde die beschlussfähige Anzahl von Mitgliedern nicht vorhanden ist, oder wenn auf den Antrag des Beamten der Staatsanwaltschaft oder des Angeschuldigten der Disciplinarhof das Vorhandensein von Gründen anerkennt, aus welchen die Unbefangenheit der zuständigen Disciplinarbehörde bezweifelt werden kann, tritt eine andere durch das Staatsministerium substituirte Disciplinarbehörde an deren Stelle.

§. 28. Streitigkeiten über die Competenz der Disciplinarbehörden als solcher werden von dem Staatsministerium nach Vernehmung des Gutachtens des Disciplinarhofes entschieden.

§. 29 und 30 enthalten Bestimmungen über die Composition und Beschlussfähigkeit des Disciplinarhofes. Derselbe soll aus einem Präsidenten und 10 Mitgliedern (von denen 4 Mitglieder des Obertribunals sind) bestehen und bei Anwesenheit von 7 Mitgliedern (von denen 2 vom Obertribunal sind) beschlussfähig sein.

§. 31.

Bei den Eisenbahn-Commissariaten tritt zur Erledigung der Disciplinarsachen der ein für allemal hierzu bestimmte Commissarius der Regierung, in deren Bezirk das Eisenbahn-Commissariat seinen Sitz hat, in Berlin der Justitiarius des Polizeipräsidiums ein. Alle in dieser Weise zur Theilnahme Berufenen haben ein volles Stimmrecht, auch wenn die Behörde sonst keine collegialische Einrichtung hat.

§. 32.

In der Voruntersuchung wird der Angeschuldigte unter Mittheilung der Anschuldigungspunkte vorgeladen und, wenn er erscheint, gehört; es werden die Zeugen eidlich vernommen und die zur Aufklärung der Sache dienenden sonstigen Beweise herbeigeschafft.

Die Verrichtungen der Staatsanwaltschaft werden durch einen Beamten wahrgenommen, welchen die Behörde ernennt, von der die Einleitung des Disciplinarverfahrens verfügt wird.

Bei der Vernehmung des Angeschuldigten und dem Verhöre der Zeugen ist ein vereideter Protokollführer zuzuziehen.

§. 33.

Der dem Angeschuldigten vorgesetzte Minister ist ermächtigt, mit Rücksicht auf den Ausfall der Voruntersuchung das fernere Verfahren einzustellen und geeigneten Falles nur eine Ordnungsstrafe zu verhängen.

Ist eine sonstige Behörde, welche die Einleitung der Untersuchung verfügt hat, der Ansicht, dass das fernere Verfahren einzustellen sei, so muss sie darüber an den Minister zu dessen Beschlussnahme berichten.

In beiden Fällen erhält der Angeschuldigte Ausfertigung des darauf bezüglichen, mit Gründen zu unterstützenden Beschlusses.

§. 34.

Wird das Verfahren nicht eingestellt, so wird nach Eingang einer von dem Beamten der Staatsanwaltschaft anzufertigenden Anschuldigungsschrift der Angeschuldigte unter abschriftlicher Mittheilung dieser Anschuldigungsschrift zu einer von dem Vorsitzenden der Disciplinarbehörde zu bestimmenden Sitzung zur mündlichen Verhandlung vorgeladen.

§. 35.

Bei der mündlichen Verhandlung, welche in nicht öffentlicher Sitzung stattfindet, gibt zuerst ein von dem Vorsitzenden der Behörde aus der Zahl der Mitglieder ernannter Referent eine Darstellung der Sache, wie sie aus den bisherigen Verhandlungen hervorgeht.

Der Angeschuldigte wird vernommen.

Es wird darauf der Beamte der Staatsanwaltschaft mit seinem Vor- und Antrage und der Angeschuldigte in seiner Vertheidigung gehört.

Dem Angeschuldigten steht das letzte Wort zu.

§. 36

enthält, dass noch eine weitere Vervollständigung der Instruction verfügt werden kann.

§. 37. Der Angeschuldigte, welcher erscheint, kann sich des Beistandes eines Advocaten oder Rechtsanwalts als Vertheidigers bedienen. Der nicht erscheinende Angeschuldigte kann sich durch einen Advocaten oder Rechtsanwalt vertreten lassen. Der Disciplinarbehörde steht es jedoch jeder Zeit zu, das persönliche Erscheinen des Angeschuldigten unter der Warnung zu verordnen, dass, bei seinem Ausbleiben, ein Vertheidiger zu seiner Vertretung nicht werde zugelassen werden.

§. 38. Bei der Entscheidung hat die Disciplinarbehörde, ohne an positive Beweisregeln gebunden zu sein, nach ihrer freien, aus dem ganzen Inbegriffe der Verhandlungen und Beweise geschöpften Ueberzeugung zu beurtheilen, in wie weit die Anschuldigung für begründet zu erachten.

Die Entscheidung kann auch auf eine blosse Ordnungsstrafe lauten.

Die Entscheidung, welche mit Gründen versehen sein muss, wird in der Sitzung, in welcher die mündliche Verhandlung beendet worden ist, oder in einer der nächsten Sitzungen verkündigt und eine Ausfertigung derselben dem Angeschuldigten auf sein Verlangen ertheilt.

§. 39. Ueber die mündliche Verhandlung wird ein Protokoll aufgenommen, welches die Namen der Anwesenden und die wesentlichen Momente der Verhandlung enthalten muss. Das Protokoll wird von dem Vorsitzenden und dem Protokollführer unterzeichnet.

§. 40. Das Rechtsmittel des Einspruchs (Restitution oder Opposition) findet nicht Statt.

§. 41. Gegen die Entscheidung steht die Berufung an das Staatsministerium sowohl dem Beamten der Staatsanwaltschaft als dem Angeschuldigten offen.

§. 42. Die Anmeldung der Berufung geschieht zu Protokoll oder schriftlich bei der Behörde, welche die anzugreifende Entscheidung erlassen hat. Von Seiten des Angeschuldigten kann sie auch durch einen Bevollmächtigten geschehen.

Die Frist zu dieser Anmeldung ist eine vierwöchentliche, welche mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Entscheidung verkündigt worden ist, und für den Angeschuldigten, welcher hierbei nicht zugegen war, mit dem Ablaufe des Tages beginnt, an welchem ihm die Entscheidung zugestellt worden ist.

§. 43. Zur schriftlichen Rechtfertigung der Berufung steht demjenigen, der dieselbe rechtzeitig angemeldet hat, eine fernere vierzehntägige Frist offen.

Diese Frist kann auf den Antrag des Appellanten angemessen verlängert werden.

Neue Thatsachen, welche die Grundlagen einer andern Beschuldigung bilden, dürfen in zweiter Instanz nicht vorgebracht werden.

§. 44. Die Anmeldung der Berufung und die etwa eingegangene Appellationsschrift wird dem Appellaten in Abschrift zugestellt, oder dem Beamten der Staatsanwalt, falls er Appellat ist, in Urschrift vorgelegt.

Innerhalb vierzehn Tagen nach erfolgter Zustellung oder Vorlegung kann der Appellat eine Gegenschrift einreichen.

Diese Frist kann auf den Antrag des Appellaten angemessen verlängert werden.

§. 45. Nach Ablauf der in dem §. 44 bestimmten Frist werden die Acten an das Staatsministerium eingesandt.

Das Staatsministerium beschliesst auf den Vortrag eines von dem Vorsitzenden ernannten Referenten; in Sachen jedoch, in welchen der Disciplinarhof in erster Instanz geurtheilt hat, auf den Vortrag zweier von dem Vorsitzenden ernannten Referenten, von denen einer dem Justizministerium angehören muss.

Ist die Berufung von der Entscheidung einer Provinzialbehörde eingelegt, so kann das Staatsministerium keinen Beschluss fassen, bevor das Gutachten des Disciplinarhofes eingeholt worden ist.

Der Disciplinarhof kann die zur Aufklärung der Sache etwa erforderlichen Verfügungen erlassen.

Er kann auch eine mündliche Verhandlung anordnen, zu welcher der Angeschuldigte vorzuladen, und ein Beamter der Staatsanwaltschaft zuzuziehen ist. Der Letztere wird in diesem Falle vom Minister des Ressorts bezeichnet.

§. 46. Lautet die Entscheidung oder das Gutachten des Disciplinarhofes auf Freisprechung des Angeschuldigten, oder nur auf Warnung oder Verweis, so kann das Staatsministerium, wenn es den Angeschuldigten strafbar findet, nicht die Strafe der Dienstentlassung, sondern nur eine geringere Disciplinarstrafe verhängen, oder die einstweilige Versetzung in den Ruhestand mit Wartegeld verfügen.

§. 47. Eine jede Entscheidung der Disciplinarbehörde, gegen die kein Rechtsmittel mehr stattfindet und durch welche die Dienstentlassung ausgesprochen ist, bedarf der Bestätigung des Königs, wenn der Beamte vom Könige ernannt oder bestätigt worden ist.

DRITTER ABSCHNITT.

Vorläufige Dienst-Entlassung.

§. 48. Die Suspension eines Beamten vom Amte tritt kraft des Gesetzes ein:

1) wenn in dem gerichtlichen Strafverfahren seine Verhaftung beschlossen, oder gegen ihn ein noch nicht rechtskräftig gewordenes Urtheil

erlassen ist, welches auf den Verlust des Amtes lautet, oder diesen kraft des Gesetzes nach sich zieht;

2) wenn im Disciplinarverfahren eine noch nicht rechtskräftige Entscheidung ergangen ist, welche auf Dienstentlassung lautet.

§. 49. In dem im vorhergehenden Paragraphen unter Nro. 1 vorgesehenen Falle dauert die Suspension bis zum Ablauf des zehnten Tages nach Wiederaufhebung des Verhaftungsbeschlusses oder nach eingetretener Rechtskraft desjenigen Urtheils höherer Instanz, durch welches der angeschuldigte Beamte zu einer andern Strafe als der bezeichneten verurtheilt wird.

Lautet das rechtskräftige Urtheil auf Freiheitsstrafe, so dauert die Suspension bis das Urtheil vollstreckt ist. Wird die Vollstreckung des Urtheils, ohne Schuld des Verurtheilten, aufgehalten oder unterbrochen, so tritt für die Zeit des Aufenthaltes oder der Unterbrechung eine Gehaltsverkürzung (§. 51) nicht ein. Dasselbe gilt für die im ersten Absatze dieses Paragraphen erwähnte Zeit von zehn Tagen, wenn nicht vor Ablauf derselben die Suspension vom Amte im Wege des Disciplinarverfahrens beschlossen wird.

In dem §. 48 unter Nro. 2 erwähnten Falle dauert die Suspension bis zur Rechtskraft der in der Disciplinarsache ergehenden Entscheidung.

§. 50. Die zur Einleitung der Disciplinar-Untersuchung ermächtigte Behörde kann die Suspension, sobald gegen den Beamten ein gerichtliches Strafverfahren eingeleitet, oder die Einleitung einer Disciplinar-Untersuchung verfügt wird, oder auch demnächst im ganzen Laufe des Verfahrens bis zur rechtskräftigen Entscheidung verfügen.

§. 51. Der suspendirte Beamte behält während der Suspension die Hälfte seines Dienst Einkommens.

Auf die für die Dienstunkosten besonders angesetzten Beträge ist bei Berechnung der Hälfte des Dienst Einkommens keine Rücksicht zu nehmen.

Der innebehaltene Theil des Dienst Einkommens ist zu den Kosten, welche durch die Stellvertretung des Angeschuldigten verursacht werden, der etwaige Rest zu den Untersuchungskosten zu verwenden. Einen weiteren Beitrag zu den Stellvertretungskosten zu leisten, ist der Beamte nicht verpflichtet.

§. 52. Der zu den Kosten (§. 51) nicht verwendete Theil des Einkommens wird dem Beamten nicht nachgezahlt, wenn das Verfahren die Entfernung aus dem Amte zur Folge hat.

Erinnerungen über die Verwendung des Einkommens stehen dem Beamten nicht zu; wohl aber ist ihm auf Verlangen eine Nachweisung über diese Verwendung zu ertheilen.

§. 53. Wird der Beamte freigesprochen, so muss ihm der innebehaltene Theil des Dienst Einkommens vollständig nachgezahlt werden.

Wird er nur mit einer Ordnungsstrafe belegt, so ist ihm der innebehaltene Theil, ohne Abzug der Stellvertretungskosten, nachzuzahlen, so weit derselbe nicht zur Deckung der Untersuchungskosten und der Ordnungsstrafe erforderlich ist.

§. 54. Wenn Gefahr im Verzuge ist, kann einem Beamten auch von solchen Vorgesetzten, die seine Suspension zu verfügen nicht ermächtigt sind, die Ausübung der Amtsverrichtungen vorläufig untersagt werden; es ist aber darüber sofort an die Behörde zu berichten.

.....
.....
.....
.....

ACHTER ABSCHNITT.

Verfügungen im Interesse des Dienstes, welche nicht Gegenstand eines Disciplinarverfahrens sind.

§. 87. Die nachbenannten Verfügungen, welche im Interesse des Dienstes getroffen werden können, sind nicht Gegenstand des Disciplinarverfahrens, vorbehaltlich des im §. 46 vorgesehenen Falles:

1) Versetzung in ein anderes Amt von nicht geringerem Range und etatsmässigem Dienst Einkommen, mit Vergütung der reglements mässigen Umzugskosten.

Als eine Verkürzung im Einkommen ist es nicht anzusehen, wenn die Gelegenheit zur Verwaltung von Nebenämtern entzogen wird, oder die Beziehung der für die Dienstunkosten besonders ausgesetzten Einnahmen mit diesen Unkosten selbst fortfällt.

2) Einstweilige Versetzung in den Ruhestand mit Gewährung von Wartegeld nach Maassgabe der Vorschriften der Verordnungen vom 14. Juni und 24. October 1848

Wartegeldempfänger sollen bei Wiederbesetzung erledigter Stellen, für welche sie sich eignen, vorzugsweise berücksichtigt werden.

3) Gänzliche Versetzung in den Ruhestand mit Gewährung der vorschriftsmässigen Pension, nach Maassgabe der §§. 88 ff. dieses Gesetzes.

§. 88. Ein Beamter, welcher durch Blindheit, Taubheit oder ein sonstiges körperliches Gebrechen oder wegen Schwäche seiner körperlichen oder geistigen Kräfte zu der Erfüllung seiner Amtspflichten dauernd unfähig ist, soll in den Ruhestand versetzt werden.

§. 89. Sucht der Beamte in einem solchen Falle seine Versetzung in den Ruhestand nicht nach, so wird ihm oder seinem nöthigenfalls hierzu be-

sonders zu bestellenden Curator von der vorgesetzten Dienstbehörde unter Angabe des zu gewährenden Pensionsbetrages und der Gründe der Pensionirung eröffnet, dass der Fall seiner Versetzung in den Ruhestand vorliege.

§. 90. Innerhalb sechs Wochen nach einer solchen Eröffnung (§. 89) kann der Beamte seine Einwendungen bei der vorgesetzten Dienstbehörde anbringen. Ist dies geschehen, so werden die Verhandlungen an den vorgesetzten Minister eingereicht, welcher, sofern nicht der Beamte von dem Könige ernannt ist, über die Pensionirung entscheidet.

Gegen diese Entscheidung steht dem Beamten der Recurs an das Staatsministerium binnen einer Frist von vier Wochen nach Empfang der Entscheidung zu.

Des Recursrechtes ungeachtet kann der Beamte von dem Minister sofort der weiteren Amtsverwaltung vorläufig enthoben werden.

Ist der Beamte von dem Könige ernannt, so erfolgt die Entscheidung von dem Könige auf den Antrag des Staatsministeriums.

§. 91. Dem Beamten, dessen Versetzung in den Ruhestand verfügt ist, wird das volle Gehalt noch bis zum Ablaufe desjenigen Vierteljahrs fortgezahlt, welches auf den Monat folgt, in dem ihm die schliessliche Verfügung über die erfolgte Versetzung in den Ruhestand mitgetheilt worden ist.

§. 92. Wenn der Beamte gegen die ihm gemachte Eröffnung (§. 89) innerhalb sechs Wochen keine Einwendungen erhoben hat, so wird in derselben Weise verfügt, als wenn er seine Pensionirung selbst nachgesucht hätte.

Die Zahlung des vollen Gehaltes dauert bis zu dem im §. 91 bestimmten Zeitpunkte.

§. 93. Ist ein Beamter vor dem Zeitpunkte, mit welchem die Pensionirungsberechtigung für ihn eingetreten sein würde, dienstunfähig geworden, so kann er gegen seinen Willen nur unter Beobachtung derjenigen Formen, welche für die Disciplinar-Untersuchung vorgeschrieben sind, in den Ruhestand versetzt werden.

Wird es jedoch für angemessen befunden, dem Beamten eine Pension zu dem Betrage zu bewilligen, welcher ihm bei Erreichung des vorgedachten Zeitpunktes zustehen würde, so kann die Pensionirung desselben nach den Vorschriften der §§. 88 bis 92 erfolgen.

§. 94. Die vorstehenden Bestimmungen über einstweilige und gänzliche Versetzung in den Ruhestand finden nur auf Beamte in unmittelbarem Staatsdienste Anwendung.

§. 95. In Bezug auf die mittelbaren Staatsdiener bleiben die wegen Pensionirung derselben bestehenden Vorschriften in Kraft.

Wenn jedoch mittelbare Staatsdiener vor dem Zeitpunkte, mit welchem

eine Pensionsberechtigung für sie eingetreten sein würde, dienstunfähig geworden, so können auch sie gegen ihren Willen nur unter den für Beamte in unmittelbarem Staatsdienste vorgeschriebenen Formen (§. 93) in den Ruhestand versetzt werden.

§. 100. Alle diesem Gesetze entgegenstehenden Bestimmungen sind aufgehoben. Dagegen wird durch dasselbe in der Befugniß der Aufsichtsbehörden, im Aufsichtswege Beschwerden Abhülfe zu verschaffen, oder Beamte zur Erfüllung ihrer Pflichten in einzelnen Sachen anzuhalten, und dabei Alles zu thun, wozu sie nach den bestehenden Gesetzen ermächtigt sind, nichts geändert.

§. 100. Allerdings sind natürlich nicht alle in dem vorstehend abgedruckten Gesetze enthaltenen Bestimmungen auf die Bahnpolizei-Beamten der Privatgesellschaften anwendbar. So z. B. bleiben alle diejenigen Bestimmungen ausser Anwendung, welche sich auf die Pensionsansprüche gegen den Staat beziehen; auch kann von einer Strafversetzung nicht die Rede sein, weil nicht dem Eisenbahn-Commissariat, sondern der Eisenbahngesellschaft die Besetzung der Stellen auch der Bahnpolizei-Beamten zusteht. Selbst die vorläufige Suspension eines Bahnpolizei-Beamten einer Privatgesellschaft kann das Commissariat nur in so fern verfügen, als ein Disciplinarverfahren eingeleitet wird, wie dies auch mit den Anordnungen aller Bahnpolizei-Reglements stimmt. Ferner kann als Strafe die Verminderung des Dienstinkommens nicht vorkommen, weil die Beamten der Privatgesellschaften nur ein Salair haben, welches sich nach der Bestimmung des Dienstvertrages richtet. Unanwendbar sind auch diejenigen Bestimmungen, welche (ohne ein Einschreiten auf dem Disciplinarwege) gestatten, einen Beamten auf Wartegeld zu setzen, indem der Dienstvertrag

unverbrüchlich gehalten werden muss und nur durch die Wirkungen eines förmlichen Disciplinarverfahrens alterirt werden kann. Im Uebrigen werden sich diejenigen Bestimmungen, welche für die Bahnpolizei-Beamten der Gesellschaften unanwendbar sind, aus der Natur ihres Verhältnisses leicht ergeben. Das betreffende Gesetz ist nur deswegen in solcher Ausdehnung abgedruckt worden, weil es allerdings auf diejenigen Beamten der Staatsbahnen und der unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen, welche die Staatsdiener-Qualität haben, vollständig anwendbar ist, und eine unnöthige Wiederholung vermieden werden musste.

In Beziehung auf die Bahnpolizei-Beamten der Privatbahnen sind hinsichtlich der Anwendung des Disciplinargesetzes noch einige zweifelhafte Punkte zu erörtern. Was die Ordnungsstrafen betrifft, so ist es zwar unzweifelhaft, dass das Eisenbahn-Commissariat gegen sämtliche Bahnpolizei-Beamten diejenigen Ordnungsstrafen und selbst bei einzelnen Kategorieen von Beamten Arreststrafen decretiren kann, deren Verhängung überhaupt den Provinzialbehörden zusteht; es fragt sich aber, ob den Directionen der Privatgesellschaften vermöge ihres Verhältnisses zu den Bahnpolizei-Beamten die gleiche Befugniss gegeben sei.

Für die bejahende Antwort lässt sich der §. 23 des Eisenbahngesetzes anführen, indem derselbe bekanntlich mit ausdrücklichen Worten den Gesellschaften die Handhabung der Bahnpolizei überträgt und bestimmt, dass das von dem Handelsminister zu erlassende Bahnpolizei-Reglement das Verhältniss der betreffenden Beamten näher festsetzen soll. Hieraus liesse sich der Schluss ziehen, dass jedenfalls durch das Bahnpolizei-Reglement den Directionen das Recht zu Ordnungs- und Arreststrafen gegeben werden könne.

Indessen glauben wir doch, dass man sich für die entgegengesetzte Ansicht entscheiden muss. Zunächst ist mit der Handhabung polizeilicher Functionen keineswegs nothwendig das Recht verbunden, Ordnungsstrafen gegen untergebene Beamten festzusetzen; ferner erscheint es als ganz und gar der Natur der Sache widersprechend, dass einer blossen Privatbehörde (was die Direction einer Privatbahn ist) gegen Beamte, wenn sie auch nur für

vereinzelte Verrichtungen Beamte sind, ein solches *imperium* zustehe, welches vielmehr nur die von der Staatsregierung eingesetzten Behörden haben können. Diese Ansicht wird auch durch das Gesetz vom 21. Juli 1852 ausdrücklich bestätigt, indem es dort im §. 19 heisst: „... den von der Staatsregierung eingesetzten „Behörden der Eisenbahnverwaltung steht die Befugniss zu, gegen alle ihnen untergebene Beamten Geldbussen bis zu 10 Thlr. „zu verhängen.“

Es kann also nicht bezweifelt werden, dass bei Privatbahnen nur das Commissariat (beziehungsweise der Handelsminister) Ordnungsstrafen inclusive Arreststrafen gegen die Bahnpolizei-Beamten verhängen kann. Es bleibt hiernach für die Gesellschaften nur übrig, sich die Befugniss zu den Ordnungsstrafen ausdrücklich bei Abschluss der Dienstverträge zu reserviren, wie dies auch den Directionen durch einige Bahnpolizei-Reglements ausdrücklich zur Pflicht gemacht wird. Diese Art von Ordnungsstrafen geht indessen nicht aus dem Disciplinargesetze hervor, sondern ist lediglich eine durch den Dienstvertrag autorisirte Verfügung; ihr Fundament ist der Vertrag; es kann daher auch der Direction in keiner Weise die Befugniss zu Arreststrafen eingeräumt werden, indem die persönliche Freiheit ein unveräusserliches Gut ist und niemals Gegenstand eines Vertrages sein kann.

Auf der andern Seite kann und muss der Dienstvertrag (wenn nicht die Sicherheit des Betriebes gefährdet werden soll) der Direction grössere Rechte gegen die Bahnpolizei-Beamten (wie überhaupt gegen die Beamten der Eisenbahn) geben, als der Staat sie an sich gegen seine Beamten hat, die er nur auf dem Disciplinarwege entlassen kann, und hier bedarf es keiner weiteren Ausführung, dass die Direction nicht an die Einleitung eines Disciplinarverfahrens gebunden ist, sondern ihre Beamten stets mit oder ohne Kündigung entlassen darf, in wie weit sie hierzu durch den Dienstvertrag ermächtigt ist.

§. 101.

In Gemässheit des §. 15 Nro. 4 des Disciplinargesetzes, welcher das Staatsministerium ermächtigt, in der Eisenbahnverwaltung dieje-

nigen Beamtenkategorien speciell zu bezeichnen, gegen welche Arreststrafen verhängt werden können, ist der folgende Beschluss des Staatsministeriums vom 26. November 1853 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1854 pag. 2) ergangen:

Auf Grund des §. 15 des Gesetzes vom 21. Juli 1852 beschliesst das Staatsministerium, dass im Ressort des Ministeriums für Handel etc. etc. zu denjenigen Beamten, gegen welche Arreststrafen im Disciplinarwege zur Anwendung gebracht werden können, ausser den im gedachten §. 15 bezeichneten Beamten-Kategorien zu rechnen sind:

bei der Eisenbahnverwaltung

Bahnwärter,

Schaffner,

Heizer,

Weichensteller,

Wiegemeister.

Hierbei ist jedoch zu bemerken, dass vorstehender Beschluss nur für die Staatsbahnen ohne Einschränkung gilt, aber bei Privatbahnen auf Heizer und Wiegemeister keinen Bezug hat, indem dieselben der Natur der Sache nach keine Bahnpolizei-Beamten sind (wie auch in der That keines der bestehenden Reglements ihnen diese Eigenschaft beilegt) und daher auch, da sie weder im unmittelbaren noch im mittelbaren Staatsdienste stehen, nach dem aus §. 1 des Disciplinargesetzes zu ziehenden Argument der Disciplin der Eisenbahn-Commissariate nicht unterliegen.

Im Interesse der dienstlichen Beaufsichtigung der Eisenbahnpolizei-Beamten sollen die gegen dieselben eingeleiteten Untersuchungen und ergangenen Straferkenntnisse Seitens der Staatsanwaltschaft den vorgesetzten Dienstbehörden mitgetheilt werden:

Verfügung des Justizministers vom 12. Juli 1852 (Justiz-Min.-Blatt 1852 pag. 250 Nro. 72).

Auf den Antrag des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten werden die Beamten der Staatsanwaltschaft hierdurch angewiesen, in Untersuchungen gegen Eisenbahnpolizei-Beamte diejenigen Mittheilungen, welche nach der Allgemeinen Verfügung vom 29. Juli v. J. (Justiz-Min.-Blatt 1851 pag. 230) Nro. 5 bei Untersuchungen gegen Beamte der vorgesetzten Dienstbehörde zu machen sind, an die Königl. Eisenbahn-Commissariate zu richten.

Nro. 5 der allegirten Verfügung vom 29. Juli 1851: Wenn ein in unmittelbarem oder mittelbarem Staatsdienste stehender Beamter wegen eines Verbrechens oder Vergehens zur Untersuchung gezogen wird, so ist sofort nach erfolgter Einleitung von derselben unter kurzer Angabe der Veranlassung oder unter Mittheilung der Anklageschrift der vorgesetzten Dienstbehörde des Angeschuldigten Nachricht zu geben und derselben demnächst auch der Tenor der ergangenen Entscheidung mitzutheilen.

Hinsichtlich der Uebertretung bedarf es einer Mittheilung nur, wenn auf Strafe erkannt wird. In diesem Falle wird der Tenor der rechtskräftigen Entscheidung mitgetheilt.

Allgemeine Verfügung des Justizministers vom 18. Aug. 1852 (Justiz-Min.-Blatt 1852 pag. 303 Nro. 95).

Durch die auf den Antrag des Herrn Ministers für Handel etc. erlassene Verfügung vom 12. Juli d. J. sind die Beamten der Staatsanwaltschaft angewiesen worden, diejenigen Mittheilungen, welche bei Untersuchungen gegen Beamte nach der Allgemeinen Verfügung vom 29. Juli 1851 Nro. 5 der vorgesetzten Dienstbehörde zu machen sind, in den Untersuchungen gegen Eisenbahnpolizei-Beamte an die Königl. Commissariate zu richten.

Da nach einem fernern Schreiben des Herrn Handelsministers die Beamten der Staats-Eisenbahnen, so wie der unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen von den Königl. Eisenbahndirectionen ressortiren, so wird die obige Anweisung näher dahin bestimmt, dass die bezüglichlichen Mittheilungen nur hinsichtlich der Bahnpolizei-Beamten der Privat-Eisenbahngesellschaften den Eisenbahn-Commissariaten, dagegen hinsichtlich der Bahnpolizei-Beamten der Staats-Eisenbahnen, so wie der unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen den betreffenden Königl. Directionen zu machen sind.

ABSCHNITT III.

Von den Beamten der Staatsbahnen und der unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen.

§. 102.

An der Spitze der Verwaltung der eigentlichen Staatsbahnen *) stehen Königl. Eisenbahndirectionen, welchen die Qualität Königl. Behörden beigelegt ist.

*) Unter Staatsbahnen sind solche zu verstehen, welche Eigenthum des Staates sind und für dessen Rechnung verwaltet werden.

Während den Directionen der Privatgesellschaften oben im §. 100 jede Disciplinargewalt als solche (unbeschadet jedoch der durch den Dienstvertrag begründeten Rechte) abgesprochen werden musste, haben die Königl. Directionen gegen ihre Beamten alle diejenigen Disciplinarbefugnisse, welche das Gesetz vom 21. Juli 1852 den unter Provinzialbehörden stehenden Behörden zuspricht. Dagegen können sie auf die weiter gehende Disciplinarbefugniß von Provinzialbehörden und auf das den letztern zustehende Recht zur Erhebung eines Competenz-Conflicts keinen Anspruch machen; denn, wenn es auch an einem Mittelgliede zwischen dem Handelsministerium und den Königl. Eisenbahndirectionen (die weder unter einem Eisenbahn-Commissariat noch unter einer Bezirksregierung stehen) fehlt, so ist ihnen doch durch kein Gesetz die Qualität von Provinzialbehörden beigelegt.

Für diejenigen Privat-Eisenbahnen, deren Verwaltung der Staat übernommen hat, sind ebenfalls Königliche Directionen eingesetzt, von denen dasselbe gilt, was so eben von den Directionen der Staatsbahnen gesagt worden ist, in sofern nicht ihre Amtswirksamkeit durch die zwischen der Staatsregierung und den betreffenden Eisenbahngesellschaften abgeschlossenen Verträge, welche einem von den Actionären gewählten Administrationsrathe oder Ausschuss eine gewisse Mitwirkung belassen, modificirt wird.

§. 103.

Die übrigen Angestellten der Staatsbahnen und der unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen sind nicht nothwendig Staatsdiener, indem auch mit ihnen blosse Dienstverträge abgeschlossen sein können. Ist Letzteres der Fall, so gilt für ihr Verhältniss zu den Directionen und zu dem Publikum (auch in sofern als sie Bahnpolizei-Beamte sind) alles in dem vorigen Abschnitt Gesagte, mit der Modification jedoch, dass der oben im §. 101 abgedruckte Staats-Ministerialbeschluss vom 26. November 1853 für Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen ganz allgemein und ausnahmslos anwendbar ist, so dass also hier auch Heizer und Wiegemeister (einerlei ob sie sonst

die Qualität von Staatsdienern haben oder nicht) mit Arreststrafen (als Ordnungsstrafen) belegt werden dürfen, obgleich sie an und für sich nicht mit Nothwendigkeit zu den Bahnpolizei-Beamten zu rechnen sind.

Natürlich werden die Angestellten der dem Staate gehörenden und unter seiner Verwaltung stehenden Bahnen sehr häufig Staatsdiener sein; aber diese Qualität richtet sich lediglich nach dem Modus ihrer Anstellung oder auch ihrer schon vor der Anstellung vorhandenen Staatsdiener-Qualität.

Sind die Angestellten jedoch Staatsdiener im eigentlichen Sinne des Wortes, so muss man sie als unmittelbare Staatsdiener betrachten; mithin ist auch das Disciplinargesetz vom 21. Juli 1852 vollständig auf sie anwendbar, einerlei ob sie zugleich Bahnpolizei-Beamte sind oder nicht.

Hinsichtlich der Befugnisse und Pflichten der Bahnpolizei-Beamten ist auf den vorigen Abschnitt zu verweisen, wobei jedoch Alles dasjenige ausser Anwendung bleibt, was sich auf die besondern Verhältnisse der Privat-Eisenbahngesellschaften mit eigener Verwaltung bezieht.

Die Gesuche um Anstellung sind nicht bei dem Handelsminister, sondern bei den betreffenden Königl. Directionen einzureichen.

Bekanntmachung des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 28. November 1849 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1849, S. 248 Nro. 366).

Die zahlreichen bei dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten eingehenden Gesuche um Anstellung bei den Staats-Eisenbahnen und der Staats-Telegraphie geben mir Veranlassung darauf aufmerksam zu machen, dass derartige Gesuche zunächst bei den mit der Leitung der gedachten Unternehmungen beauftragten Behörden — der Direction der Ostbahn zu Bromberg, der Direction für die Westphälische Eisenbahn zu Soest und der Commission (nunmehr Direction) für die Saarbrücker Eisenbahn zu Saarbrücken, respective bei der Telegraphen-Direction hierselbst — anzubringen sind, unmittelbare Bewerbungen bei dem Ministerium aber auf Berücksichtigung nicht zu rechnen haben.

Ueber die vorzugsweise Berücksichtigung von Militär-Invaliden für Besetzung einzelner Stellen sind folgende Verfügungen ergangen:

Beschluss des Staatsministeriums vom 19. Nov. 1851 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1851 pag. 278 Nro. 302).

Das Staatsministerium hat in seiner Sitzung vom 23. August c. beschlossen, den Staats-Ministerialbeschluss vom 12. October 1837 ad 3 dahin zu ergänzen, dass bei den Staats-Eisenbahnen die Stellen

- 1) der Bahnwärter,
- 2) der Weichensteller,
- 3) der Perron-Diener,
- 4) der Portiers,
- 5) der Nachtwächter,
- 6) der Wiegemeister,
- 7) der Schmierer,
- 8) der Bureau-Diener,
- 9) der Cassenboten

ausschliesslich aus der Zahl der mit Civil-Versorgungsschein versehenen Militär-Invaliden zu besetzen sind. — Die Stellen der Schaffner und Bremser dagegen können ausser durch Militär-Invaliden auch durch 12 Jahre gedient habende Unteroffiziere besetzt werden.

Bekanntmachung des Kriegsministeriums und des allgemeinen Kriegs-Departements vom 14. Januar 1852 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1852 pag. 1 Nro. 1).

Das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten hat dem für die Staats-Eisenbahnen unter dem 19. Nov. praeteriti ergangenen Staats-Ministerialbeschlusse, nach welchem die daselbst bezeichneten Stellen ausschliesslich aus der Zahl der mit Civil-Versorgungsscheinen versehenen Militär-Invaliden besetzt werden sollen, auch Anwendung auf die unter Königl. Verwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen gegeben und demgemäss die Königl. Directionen der letzteren mit entsprechender Anweisung versehen, was hierdurch zur allgemeinen Kenntniss gebracht wird.

Erllass des Ministeriums für Handel etc. an die Königl. Direction der N. Eisenbahn und abschriftlich an sämtliche übrige Directionen der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, so wie an sämtliche Königl. Regierungen, wegen Mittheilung jährlicher Nachweisungen der im Geschäftsbereiche der Eisenbahnverwaltung angestellten versorgungsberechtigten Militärs an die Königl. Regierungen vom 13. Mai 1854 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1854 pag. 123 Nro. 155).

Auf den Bericht vom 16. Februar d. J. erwiedere ich der Königl. Direction, dass namentliche Uebersichten der im Bereiche derselben zur Anstellung gelangten Militär-Anwärter in Zukunft weder mir, noch dem Hrn. Kriegsminister einzureichen sind, da die bezüglichen Bestimmungen des allegirten an die Regierungen erlassenen Rescripts vom 25. Januar 1827 (Annalen XI, 21) durch spätere Erlasse aufgehoben worden sind. Dagegen ist von Seiten des Herrn Kriegsministers der Wunsch ausgesprochen worden, dass in die demselben in Gemässheit des Rescripts vom 15. October 1845 (Min.-Blatt pag. 309) von den Regierungen alljährlich vorzulegenden nur summarischen Nachweisungen der im diesseitigen Ressort angestellten Militärpersonen auch die im Geschäftsbereiche der Eisenbahndirectionen angestellten versorgungsberechtigten Invaliden mit aufgenommen werden. Die Königl. Direction veranlasse ich daher, eine summarische Nachweisung der letztgedachten Personen alljährlich den betreffenden Regierungen, in deren Bezirken die Anstellung erfolgt, einzusenden und sich zu diesem Behufe mit denselben wegen der Termine, innerhalb welcher die Nachweisungen anzufertigen sind, in Verbindung zu setzen.

Hinsichtlich der Uniformirung der Beamten ist bereits im §. 93 erwähnt, dass dieselben auf der Dienstmütze über der kleinen Cocarde ein geflügeltes Rad mit der Krone darüber tragen sollen.

Ueber das Verhalten der Staats-Eisenbahnbeamten dem Publikum gegenüber verfügt die

Circular-Verfügung des Ministers für Handel etc. an sämtliche Königl. Eisenbahndirectionen vom 10. Dec. 1855 (Min.-Blatt 1855 pag. 250 Nro. 221):

Obwohl die Beamten der Staats- und der unter Königl. Verwaltung stehenden Eisenbahnen im §. 3 des Betriebs-Reglements (Min.-Blatt 1853 pag. 207) zu einem mit Wahrung der Dienstpflichten sehr wohl vereinbaren, bescheidenen und höflichen Benehmen gegen das Publikum angewiesen sind, die Weisung auch zum Oeftern eingeschärft worden ist, so sind doch in neuerer Zeit wiederum von glaubhafter Seite Beschwerden über unfreundliches und unhöfliches Betragen der Staats-Eisenbahnbeamten gegen das Publikum zu meiner Kenntniss gebracht worden. Es ist mein entschiedener Wille, diesen Missbrauch gründlich abzustellen. Die Königl. Direction veranlasse ich daher, den Beamten, welche mit dem Publikum in Berührung kommen, insbesondere denjenigen, welchen der Fahrdienst anvertraut ist, durch ein jedem Einzelnen in meinem Auftrage zuzufertigendes Circular diese meine bestimmte Willensmeinung nochmals nachdrücklich einzuschärfen und denselben zu eröffnen, dass herrisches, unwillfähriges oder ungeziemendes Benehmen im dienstlichen Ver-

kehr mit dem Publikum nach Befinden mit Verweis, Ordnungsstrafen oder Entlassung aus dem Dienst unnachsichtlich geahndet werden wird.

Den Königl. Directionen mache ich zur Pflicht, über die strenge Befolgung dieser Vorschrift zu wachen und durch mündliche Belehrung und eigene Beobachtung dahin zu wirken, dass die Eisenbahnbeamten ihre Stellung richtig auffassen. Auch ist darauf zu halten, dass der Vorschrift im §. 6 des Betriebs-Reglements entsprechend, in den Wartesälen das Beschwerdebuch für Jedermann zugänglich ist.

Ueber die Mitwirkung der Eisenbahn-Baumeister zur Erhaltung der Ordnungsmässigkeit des Eisenbahndienstes und Betriebes und über die Pflicht aller Beamten, dem reisenden Publikum bereitwillige Auskunft zu ertheilen, bestimmt die

Circular-Verfügung des Ministeriums für Handel etc. an sämtliche Königl. Eisenbahndirectionen vom 4. Jan. 1856 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1856, pag. 21 Nro. 13):

Ich finde es angemessen, den Eisenbahn-Baumeistern bei den Staats- und den unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen ausdrücklich die Verpflichtung aufzuerlegen, von allen von ihnen selbst wahrgenommenen oder sonst zu ihrer Kenntniss gekommenen aussergewöhnlichen, dienstwidrigen oder ungehörigen Vorgängen bei dem Betriebe, wie bei dem Personen- und Güterbeförderungswesen der vorgesetzten Königl. Direction sofort Anzeige zu machen, damit auch auf diesem Wege dahin gewirkt werde, die Ordnungsmässigkeit des gesamten Dienstes überall thunlichst zu überwachen und zu fördern.

Da aus den Eisenbahn-Baumeistern in der Regel die Betriebs-Inspectoren und aus diesen wieder die technischen Mitglieder der Eisenbahndirectionen zu wählen sein werden, so empfiehlt es sich, denjenigen Baumeistern, welche dazu Lust und Fähigkeit zeigen, Gelegenheit zu geben, sich auch mit den technischen und administrativen Betriebsangelegenheiten bekannt zu machen.

Indem ich die Königl. Direction anweise, hiernach das Weitere zu veranlassen, bemerke ich zugleich, dass alle Beamte, wenn sie von dem reisenden Publikum in dem Bahnbereich um Auskunft ersucht werden, solche, soweit sie es vermögen, bereitwilligst, auch über Gegenstände, die nicht unmittelbar zu ihrem Geschäftskreise gehören, zu ertheilen haben und dasselbe, zumal wenn der Ressortbeamte nicht sofort zur Hand ist, nicht mit der Bemerkung, dass sie der Gegenstand nichts angehe, unfreundlich abfertigen dürfen.

Hinsichtlich der Unzulässigkeit des Betriebes der Restauration durch Stations-Aufseher erging die

Verfügung des Ministeriums für Handel etc. an die Kgl. Direction der Ostbahn zu Bromberg und abschriftlich zur

Kenntnissnahme und gleichmässigen Beachtung an sämtliche übrige Königl. Eisenbahndirectionen vom 10. Januar 1856 (Min.-Blatt 1856, pag. 21 Nro. 14):

Der Königl. Direction eröffne ich, dass auf den kleineren Stationen die Uebertragung des Restaurationsgeschäfts an die Stations-Aufseher grundsätzlich nicht gestattet werden kann. Auf den kleinen Stationen, wofür kein anderer geeigneter Restaurateur sich findet, ist es unbedenklich, die Stations-Resturation ganz eingehen zu lassen. Für die durchgehenden Reisenden ist das Fortbestehen der Restaurationen auf solchen kleinen Stationen kein Bedürfniss, und für die wenigen ab- und zugehenden Reisenden wird es in der Regel nicht an Gelegenheit fehlen, in benachbarten Gasthäusern sich die erforderlichen Erfrischungen zu verschaffen. Gibt es kein Gasthaus in der Nähe, so wird dessen Einrichtung schon durch das Eingehen der Bahnhof-Resturation gefördert werden, und mag nöthigenfalls zu diesem Zweck die Frist, mit welcher die Stations-Resturation aufhört, zeitig vorher bekannt gemacht werden.

Die Königl. Direction hat hiernach zu verfahren und demgemäss auch auf allen Stationen, auf welchen den Stations-Aufsehern der Betrieb des Restaurationsgeschäfts bereits übertragen ist, dieses Verhältniss baldthunlichst durch Kündigung der betreffenden Pachtverträge zu lösen.

CAPITEL VI.

Von dem Betriebe der Eisenbahnen.

§. 104.

Die für den Betrieb bestehenden polizeilichen Bestimmungen sind im Allgemeinen sowohl bei denjenigen Bahnen, die im Eigenthum oder bloss in der Verwaltung des Staates stehen, als auch bei denjenigen Privatbahnen, die ihre selbstständige Verwaltung haben, anwendbar. Wo sich einzelne Bestimmungen nur auf besondere Arten von Bahnen beziehen, wird dies bemerkt werden, falls es sich nicht sofort von selbst ergibt.

Für die von Eisenbahngesellschaften gebauten Bahnen verfügt der §. 22 des Gesetzes vom 3. November 1838:

Die Bahn darf dem Verkehr nicht eher eröffnet werden, als, nach vorgängiger Revision der Anlage, von der Regierung die Genehmigung dazu ertheilt worden.

Die Revision soll nach dem Regulativ vom 24. Nov. 1848 (cfr. oben §. 86) durch Commissarien der betreffenden Bezirks-Regierungen und durch die Eisenbahn-Commissariate gemeinschaftlich vorgenommen werden.

Bei denjenigen Bahnen, welche von dem Staate gebaut werden, kann die Genehmigung der Eröffnung zum Verkehr nur von dem Handelsminister selbst ertheilt werden:

Circular-Rescript des Ministers für Handel, Gewerbe u. öffentliche Arbeiten vom 6. November 1850 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1850, pag. 352 Nro. 443):

Mit Bezug auf die Vorschrift des §. 22 des Gesetzes vom 3. November 1838 und §. 1 des Regulativs vom 24. November 1848 sehe ich mich veranlasst, in Betreff des Verfahrens bei der Revision vollendeter von einer Staatsbehörde ausgeführter Eisenbahnen zu bestimmen, dass die Revisionen solcher Bahnen vor deren Eröffnung durch Commissarien der Kgl. Regierungen, in deren Bezirken sie belegen, unter Theilnahme der mit der Ausführung des Baues beauftragten Behörde, so zeitig erfolgen soll, dass etwaigen erheblichen Mängeln noch früh genug abgeholfen werden kann. Ueber die Revision ist ein Protokoll aufzunehmen und mittels gemeinschaftlichen Berichts mir vorzulegen. Ich werde sodann darüber selbst bestimmen, ob und wann die Bahn dem Betriebe zu übergeben sei.

A B S C H N I T I.

Bahnpolizei-Reglements.

§. 105.

Die einzelnen Privatbahnen finden die bei ihrem Betriebe zu befolgenden polizeilichen Vorschriften hauptsächlich in ihren Bahnpolizei-Reglements. Der Handelsminister erlässt dieselben, ohne dass er an das einmal erlassene Reglement gebunden wäre. Es handelt sich hier vielmehr nur von einem einseitigen Acte des Ministers, der an dem Reglement später jede ihm beliebende Abänderung und Ergänzung vornehmen kann.

Da wir hier nur das allgemein Gültige und jedenfalls die für specielle und locale Verhältnisse erlassenen Verfügungen nur in sofern geben wollen, als die darin entwickelten oder befolgten Grundsätze wenigstens analogisch eine allgemeine Geltung haben, so können die einzelnen Bahnpolizei-Reglements hier nicht abgedruckt werden. Wir wollen nur summarisch ihren Inhalt angeben. Sie stimmen meistens in allen wesentlichen Punkten überein.

Sie benennen diejenigen Angestellten, welche als Bahnpolizei-Beamte betrachtet werden sollen, handeln von den Erfordernissen, die von ihnen verlangt werden, von der Art und Weise ihrer Ver-
eidung, von ihrer Amtswirksamkeit und setzen ihr Verhältniss zu den sonstigen Polizeibehörden und zu den Directionen fest. Dann folgen die polizeilichen Bestimmungen, welche das Publikum zu

beachten hat, und die Strafen für die Uebertretung derselben unter Angabe der Fälle, in denen die Bahnpolizei-Beamten zur Arretirung befugt sind. Hierauf werden diejenigen Pflichten, welche der §. 24 des Eisenbahngesetzes den Gesellschaften schon im Allgemeinen auferlegt, näher präcisirt, *) namentlich in Bezug auf Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn und Einrichtung der Betriebsmittel, und diejenigen Maassregeln vorgeschrieben, welche zur Sicherung des Betriebes ergriffen werden müssen; wohin z. B. die Angabe der grössten zulässigen Geschwindigkeit, die Anordnung der nothwendigen Signale und andere in dieses Gebiet einschlagende Verfügungen gehören. Den Schluss bilden Bestimmungen in Betreff der Aufsicht der Staatsbehörden über die Bahnpolizei.

§. 106.

Zur Sicherung des Betriebes auf den Preussischen Staatseisenbahnen sind nachstehende allgemeine Bestimmungen erlassen worden:

Circular-Rescript des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 27. Juli 1850 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1850, pag. 286 Nro. 387):

I. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn.

§. 1. Die Bahn muss fortwährend in einem solchen baulichen Zustande gehalten werden, dass dieselbe ohne Gefahr und mit Ausnahme der in Reparatur befindlichen Strecken mit der im §. 25 festgestellten grössten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden kann; diejenigen Strecken, welche nicht mit der grössten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind als solche durch bestimmte, vom Zuge aus sichtbare Signale zu bezeichnen.

§. 2. Die zur Befahrung dienenden Bahnstrecken müssen fortwährend in solcher Breite freigehalten werden, dass Gegenstände, deren Oberfläche nicht mehr als einen Fuss über den Schienen erhöht, mindestens 5 Fuss 3 Zoll, alle höhere Gegenstände $6\frac{1}{2}$ Fuss von der Mittellinie des nächsten Geleises entfernt bleiben.

§. 3. Die Vorrichtungen zum Stellen der Ausweichungen ausser den Bahnhöfen, für welche keine besondere Wärter angestellt sind, müssen, wenn

*) §. 24 des Eisenbahngesetzes: Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn nebst den Transport-Anstalten fortwährend in solchem Stande zu erhalten, dass die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne; sie kann hierzu im Verwaltungswege angehalten werden.

sie nicht gebraucht werden, in solcher Weise verschlossen sein, dass sie nicht bewegt werden können. Es sind Vorkehrungen zu treffen, dass der richtige Stand solcher Weichen ausser den Bahnhöfen auf mindestens 1000 Fuss Entfernung vom Zuge aus zu erkennen ist.

§. 4. Die Bahn muss, so weit es zur Abhaltung von Menschen und Thieren nothwendig erachtet wird, eingefriedigt werden.

Die Wegeübergänge in gleicher Ebene mit der Bahn sind mit starken, leicht sichtbaren Barrièren zu versehen. Die Entfernung der verschlossenen Barrière von der Mitte des nächsten Bahngleises soll mindestens 12 Fuss betragen. Bei Drehbarrièren, welche nach der Bahn zu aufschlagen, sind für die geöffneten Barrièreflügel die Bestimmungen des §. 2 zu beobachten.

Wenn öffentliche Wege unmittelbar neben der Eisenbahn in gleicher Ebene mit derselben oder höher angelegt sind, so wird zwischen Weg und Eisenbahn die Anlage von Schutzwehren erforderlich. Gräben mit Seitenaufwurf sind als solche anzusehen.

§. 5. Die Bahn muss so lange bewacht werden, als möglicher Weise noch Züge oder einzelne Lokomotiven auf derselben zu erwarten stehen. Mindestens 5 Minuten vor dem Eintreffen des Zuges werden die Barrièren der Wegeübergänge geschlossen. Ausnahmen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe werden von der Königl. Direction besonders festgestellt.

Privat- und Feldwege, welche nicht besonders bewacht sind, sollen mit einem Schloss versehen sein, welches der Wärter 10 Minuten vor dem Eintreffen verschliessen und nach dem Durchgange des Zuges wieder öffnen muss.

Zehn Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges dürfen Viehheerden nicht mehr über die Bahn getrieben werden. Es werden solche Einrichtungen getroffen, dass den Wärtern die Ankunft der Züge mindestens 5 Minuten vorher bekannt wird.

Im Dunkeln sollen, so lange die Barrièren geschlossen sind, die Wegeübergänge von Chausseen und stark befahrenen Communalstrassen erleuchtet sein. Auf den Bahnhöfen sind mindestens $\frac{1}{2}$ Stunde vor und $\frac{1}{4}$ Stunde nach der Ankunft und dem Abgange der Züge die Perrons und Abfahrten zu erleuchten.

Täglich vor dem ersten Zuge und in der Regel auch vor jedem folgenden Zuge muss die Bahn von den betreffenden Wärtern genau nachgesehen werden, damit alle Hindernisse der Fahrt entfernt, oder die nöthigen Anstalten zur Sicherung derselben getroffen werden. Ausnahmen sind unter besondern Umständen durch die Direction zu bestimmen; vor jedem Nachtszuge muss jedoch unbedingt eine Revision stattfinden.

§. 6. Die Bahn ist mit Abtheilungszeichen zu versehen, welche vom Zuge aus deutlich zu erkennen sind, und Entfernungen von ganzen und $\frac{1}{100}$ Meilen angeben. Eben so sind an den Wechelpunkten der Gefälle Pfähle aufzustellen, an deren steigend oder fallend oder horizontal angeordneten Ar-

men die Steigungen der Bahn, durch Angabe der Verhältnisse der Höhen zu den Längen, deutlich erkennbar zu bezeichnen sind.

Zwischen den zusammenlaufenden Schienensträngen ist ein Markirpfah aufzustellen, welcher die Grenze anzeigt, wie weit in jedem Bahngeleise Wagen vorgeschoben werden können, ohne den Durchgang derselben auf dem andern zu hindern.

II. Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel.

§. 7. Die Betriebsmittel sollen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, dass die Fahrten mit der grössten zulässigen Geschwindigkeit (§. 25) ohne Gefahr stattfinden können.

§. 8. Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie einer technisch-polizeilichen Prüfung unterworfen und als sicher befunden sind.

Die bei der Revision als zulässig erkannte Dampfspannung ist am Stande des Lokomotivführers sichtlich auf der Maschine zu bezeichnen.

In dem Lokomotivschuppen der Hauptstationen sind offene Quecksilber-Manometer so anzubringen, dass der Dampfraum jeder geheizten Lokomotive durch ein Ansatzrohr damit verbunden werden kann.

§. 9. Es ist ein Register über den von jeder Maschine zurückgelegten Weg zu führen.

Jedesmal, wenn dieselbe im Ganzen eine Strecke von höchstens 5400 Meilen Länge durchlaufen, ist der Dampfkessel zu entblößen und mittels einer Druckpumpe mit heissem Wasser auf das Ein- und Einhalbfache des gestatteten Dampfdruckes zu probiren. Bei neuen Maschinen darf der zurückgelegte Weg bis zur ersten Probe 10,000 Meilen betragen. Kessel, welche bei dieser Probe ihre Form ändern, dürfen in diesem Zustande nicht wieder in Gebrauch genommen werden. Ueber diese Untersuchungen, mit welchen zugleich eine Prüfung aller Maschinentheile zu verbinden ist, sollen Verhandlungen aufgenommen werden, in denen die Ergebnisse zu verzeichnen sind. Jede Lokomotive muss mit Bahnräumern, mit einer Dampfpeife, mit den zur Speisung des Kessels und den zur jederzeitigen Erkennung des Wasserstandes zweckdienlichen Vorrichtungen und wenigstens mit zwei Sicherheits-Ventilen versehen sein, von welchen das eine so eingerichtet sein muss, dass die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maass gesteigert werden kann.

§. 10. Sämmtliche Lokomotiven sollen mit den wirksamsten Vorkehrungen zur Vorbeugung des Auswurfes von glühenden Kohlen und Funken versehen werden.

§. 11. Der mit der Lokomotive verbundene Tender muss mit kräftigen Schraubenbremsen versehen sein, deren Handhaben dem Stande des Heizers so nahe liegen, dass sie von demselben aus leicht angezogen werden können. Die Bremsen müssen auf beiden Seiten des Tenders unmittelbar auf sämtliche Räder desselben wirken.

§. 12. Alle in fahrplanmässigen Zügen gehende Wagen sollen auf Fe-

dern ruhen und auf beiden Seiten mit Buffern versehen sein. Bei sechs- und achträdri gen Wagen müssen die Buffer und Zughaken auf beiden Seiten elastisch sein. Bei vierrädri gen Güterwagen muss dieses wenigstens auf einer Seite der Fall sein. Alle Räder, welche in Lokomotivzügen gehen, müssen schmiedeeiserne Radreifen haben; die Stärke derselben darf bei Lokomotiv- und Tendorrädern nicht unter $\frac{3}{4}$, bei Wagenrädern nicht unter $\frac{2}{3}$ Zoll betragen.

An jedem Ende eines jeden Wagens müssen je zwei Sicherheitsketten angebracht werden. Dieselben dürfen nur so lang sein, dass sie an beladenen Wagen beim freien Herabhängen noch zwei Zoll über der Oberfläche der Schienen bleiben.

§. 13. Ausser der Tenderbremse müssen in jedem Zuge so viel kräftig wirkende Bremsvorrichtungen angebracht sein, dass bei Steigungen der Bahn in längern Strecken, bis einschliesslich

$\frac{1}{300}$ bei	{	Personenzügen der 6te	
		Güterzügen	„ 8te
$\frac{1}{200}$ bei	{	Personenzügen	„ 5te
		Güterzügen	„ 7te
$\frac{1}{100}$ bei	{	Personenzügen	„ 4te
		Güterzügen	„ 6te

Theil der Räderpaare gebremst werden kann.

Gemischte Züge, welche mit der Geschwindigkeit der Personenzüge fahren, sind hierbei als Personenzüge zu behandeln.

Als eine kräftige Bremsvorrichtung ist eine solche zu betrachten, durch welche die Räder eines vollbeladenen Wagens bei langsamer Bewegung festgestellt werden können.

§. 14. Die Personenwagen sind im Innern während der Fahrten im Dunkeln angemessen zu erleuchten. Sie müssen von den Passagieren geöffnet werden können, jedoch nur von Aussen. Jede Thür soll mit einem doppelten Verschluss versehen sein, worunter wenigstens ein Vorreiber sich befinden muss.

§. 15. Alle mit leicht feuerfangenden Gegenständen beladenen Güterwagen müssen mit einer sichern Bedeckung versehen sein.

§. 16. Auf jeder Güterstation soll, wenn nicht durch eine andere Einrichtung der Zweck eben so sicher erreicht wird, eine Vorrichtung angebracht sein, vermittels welcher die Form der Ladung nach Höhe und Breite dergestalt geregelt wird, dass in den verschiedenen Durchfahrten ein Anstossen derselben nicht stattfinden kann.

§. 17. An jedem Güterwagen ist die Bahn, die Ordnungsnummer, das eigene Gewicht desselben einschliesslich der Achsen und Räder und dasjenige mit welchem er beladen werden darf, sichtbar und dauerhaft zu bezeichnen.

§. 18. Die Transportwagen sind einer regelmässigen Revision zu unterwerfen, wobei die Untertheile auseinandergenommen werden müssen, und darü-

ber Register in der Art zu führen sind, dass aus denselben jeder Zeit ersichtlich ist, wann die Revision jedes einzelnen Wagens stattgefunden, wie sich der Zustand desselben ergeben hat, und welche Reparaturen vorgenommen sind.

An jedem Wagen ist, in die Augen fallend, das Datum der zuletzt stattgefundenen Revision zu bezeichnen.

Die Direction der betreffenden Eisenbahn soll die Länge des Weges, nach dessen Zurücklegung, oder den Zeitraum, nach dessen Ablauf jeder Wagen zu revidiren ist, bestimmen. Dieser Weg darf nicht über 2400 Meilen und beziehungsweise der Zeitraum nicht über drei Monate betragen.

III. Einrichtung und Maassregeln bei Handhabung des Betriebes.

§. 19. Jede Station erhält eine Uhr, welche die mittlere Zeit des Orts angibt, an welchem sie sich befindet; die Uhr muss auf den grössern Bahnhöfen von den Zügen, so wie vom Zugang aus sichtbar und im Dunkeln erleuchtet sein.

Die Zugführer, Lokomotivführer und Bahnwärter müssen beständig eine Uhr bei sich tragen. Die Uhren der Zugführer und Lokomotivführer sind nach einer bestimmten, von der Direction festzusetzenden Normalzeit zu reguliren, dagegen sind die Uhren der Bahnwärter nach der Uhr der ihnen zunächstliegenden Station zu stellen.

§. 20. Bei Doppelgeleisen, sei es, dass die Bahn einspurig und nur mit Doppelstrecken zum Ausweichen versehen, oder durchweg doppelgeleisig eingerichtet ist, sollen die Züge immer das in der Richtung derselben rechts liegende Geleise befahren. Die Doppelstrecken in den Stationen sind unter dieser Bestimmung nicht mit begriffen.

§. 21. Das Schieben der Züge ist untersagt, wenn keine arbeitende Maschine sich an der Spitze des Zuges befindet. Für langsame Rückwärtsbewegungen des Zuges, in Nothfällen, wenn die zugführende Maschine dienstunfähig geworden ist, und die Hilfsmaschine nicht vor den Zug gelangen kann, und auf den Bahnhöfen findet diese Bestimmung keine Anwendung, wenn die Geschwindigkeit 15 Fuss in der Secunde nicht übersteigt.

In ähnlicher Art ist auch die gelegentliche Fortschaffung von Arbeitswagen statthaft.

In diesen Fällen ist jedoch das Schieben der Züge nur dann gestattet, wenn auf dem vordersten Wagen ein Wärter, welcher mit der Bedeutung der Signale und Handhabung der Bremse bekannt sein muss, angestellt ist.

Befindet sich aber eine arbeitende Maschine an der Spitze des Zuges, so ist das Schieben einer Hilfslokomotive gestattet:

- a) beim Ersteigen stark geneigter Bahnstrecken,
- b) zur Ingangbringung der Züge in den Stationen,
- c) bei Hülfeleistung bis zur nächsten dazu geeigneten Ausweiche-Stelle, wo die Maschine an die Spitze des Zuges gestellt werden muss.

In diesen Fällen darf aber höchstens mit der halben zulässigen Geschwindigkeit gefahren werden.

§. 22. Bei solchen Zügen, in welchen auch Personen befördert werden, sollen nicht über 150 Axen in einem Zuge gehen. Wenn bei schweren Zügen oder in Folge von Witterungsverhältnissen zwei Lokomotiven vor einen Zug gelegt werden müssen, sind dieselben so anzuordnen, dass die mit den grössern Treibrädern, oder wenn diese gleich sind, die kräftigere Maschine an die Spitze des Zuges gestellt wird.

Die vordere Maschine führt den Zug, die andere leistet nur in dem erforderlichen Maasse Hülfe.

Der Tender der vordern und der Vordertheil der folgenden Maschine sollen durch eine festangezogene Kuppelung verbunden werden.

§. 23. Der Tender darf der Lokomotive in der Regel nicht vorangehen. Ausnahmsweise kann dies nur stattfinden, wenn eine Hilfslokomotive einem kommenden Zuge entgegen geht, so wie auf stark geneigten Ebenen, wenn die Maschine sich unterhalb des Tenders befindet, ferner bei Arbeitszügen, Bahnrevisionen, auf den Bahnhöfen und beim Einpumpen von Wasser in den Lokomotivkessel. In den beiden ersterwähnten Fällen muss ausser dem Maschinisten und Heizer noch ein besonderer Wächter auf dem Tender angestellt werden.

§. 24. Kein fahrplanmässiger Zug darf vor der im Fahrplan angegebenen Zeit vom Bahnhofe abfahren. Die Abfahrt darf nicht erfolgen, bevor alle Wagenthüren geschlossen sind und das für die Abfahrt bestimmte Signal gegeben ist.

Wenn mehrere Züge nacheinander von einer Station nach derselben Richtung abfahren, so dürfen die Personenzüge den Personen- und Güterzügen, erst 10 Minuten, Güterzüge den Personenzügen erst 5 Minuten nach der Abfahrt des vorhergehenden Zuges folgen. An solchen Zügen, welchen andere nachfolgen, ist solches zu signalisiren. Nähern sich die Züge auf weniger als 500 Ruthen, so muss dies durch den Bahnwärter dem folgenden Zuge durch das Zeichen zum Langsamfahren oder Halten kund gegeben werden.

§. 25. Die grösste Geschwindigkeit, mit welcher die Bahn befahren werden darf, wird bei Steigungen von nicht über 1 : 200, und Krümmungen von nicht weniger, als 300 Ruthen Halbmesser auf 8 Meilen in der Stunde, auf stärker geneigten oder gekrümmten Strecken auf 6 Meilen in der Stunde festgesetzt.

Langsamer muss gefahren werden,

- a) wenn Menschen, Thiere oder Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden,
- b) wenn ein anderer Zug in einem Nebengeleise still hält,
- c) beim Uebergange über Drehscheiben und Ausweichungen,
- d) beim Uebergange über Brücken mit hölzernem oder eisernem Uebau von mehr als 40 Fuss Länge,

e) bei Schneegestöber und bei starkem Nebel, überhaupt, wenn die Signale nicht deutlich zu erkennen sind,

f) wenn das Langsamfahren vom Wärter signalisirt wird.

§. 26. Bei der Einfahrt in Stationen, aus Haupt- in Zweigbahnen und umgekehrt, so wie überhaupt auf dem Uebergange aus einem Geleise in das andere, muss so langsam gefahren werden, dass der Zug auf eine Länge von 300 Fuss zum Stillstand gebracht werden kann.

§. 27. Verlorene Zeit darf durch die Vermehrung der Geschwindigkeit über die durch dieses Reglement vorgeschriebene Grenze nicht eingebracht werden. Jeder Zugführer ist mit einem Stundenzettel zu versehen, in welchem die Dauer der Fahrt von einem Haltpunkte zum andern genau verzeichnet wird.

Die Lokomotivführer, welche nach Ausweis dieses Stundenzettels schneller als nach §. 25 gestattet, gefahren haben, werden bestraft.

§. 28. Bei Bildung eines jeden Zuges muss sorgfältig darauf gehalten werden, dass sich die §. 13 vorgeschriebene Anzahl von Bremsen in selbigem befinden und dieselben im Wesentlichen gleichmässig vertheilt sind.

Bevor ein Zug die Station verlässt, ist derselbe zu revidiren und darauf zu achten, dass die Wagen regelmässig zusammengekuppelt, die Sicherheitsketten eingehangen, die Verbindung zwischen den Schaffnersitzen und der Dampfpeife hergestellt, die Wagen gleichmässig belastet, die nöthigen Fahrsignale und Laternen angebracht sind.

In den Personen- und in den gemischten Zügen müssen die Zughaken so weit zusammengezogen sein, dass die Federpuffer sich berühren.

§. 29. In jedem Zuge, mit welchem Personen befördert werden, muss mindestens ein mässig belasteter Wagen ohne Passagiere zunächst auf den Tender folgen. Jeder Zug soll diejenigen Geräthschaften mit sich führen, vermittlel welcher während der Fahrt bei vorkommenden Brüchen und andern Vorfällen die erforderliche Hülfe geleistet und die Weiterfahrt des Zuges gesichert werden kann.

§. 30. Extrazüge dürfen nur gestattet werden, wenn

a) durch dieselben der Gang der regelmässigen Züge nicht gestört wird, und

b) die Benachrichtigung, dass ein Extrazug kommen werde, durch die ganze betroffene Bahnstrecke allen Wärtern und allen Stations-Aufsehern zugegangen ist.

§. 31. Arbeitszüge oder einzelne Lokomotiven, ausser den in Nothfällen herbeigerufenen, dürfen nur auf bestimmte Anordnungen des Betriebs-Inspectors oder der von demselben beauftragten Beamten und in fest abgegrenzten Zeiträumen auf der Bahn fahren.

Es müssen solche Anordnungen getroffen sein, dass die Bewegung solcher Maschinen oder Züge mindestens den Vorstehern der beiden angrenzenden Stationen bekannt ist.

Mindestens eine Viertelstunde vor der fahrplanmässigen Ankunft der re-

regelmässigen oder der angesagten Extrazüge muss das betreffende Bahngleis von Arbeitszügen, einzelnen Lokomotiven und Wagen geräumt sein. Arbeitszüge und einzelne Lokomotiven werden gleich den regelmässigen Zügen signalisirt.

Nächtliche Arbeitszüge sind ebenso zu beleuchten wie die übrigen regelmässigen Züge.

§. 32. Schneepflüge oder Wagen zum Brechen des Glatteises dürfen nicht vor die Lokomotiven fahrplanmässiger Züge gestellt werden. Wo das Bedürfniss eintritt, werden diese Schneepflüge oder Wagen dem Zuge mit besondern Maschinen vorausgeschickt.

Fest mit der Lokomotive verbundene Schneepflüge, welche nicht auf besondern Rädern gehen, sind auch vor dem Zuge zulässig.

§. 33. Ohne Special-Erlaubniss der Direction, des Betriebs-Inspectors, des Baumeisters oder des Maschinenmeisters darf ausser den Bahnmeistern Niemand auf der Lokomotive mitfahren.

§. 34. Bei Lokomotiven soll, so lange sie vor dem Zuge halten oder auf den Bahnhöfen in Ruhe stehen, der Regulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt, die Tenderbremse angezogen sein. Die Lokomotive muss dabei stets unter Aufsicht stehen.

§. 35. Jede im Dunkeln sich bewegende Lokomotive muss an ihrem Vordertheile mit 2 weitleuchtenden Laternen und jeder im Dunkeln fahrende Personenzug mindestens mit 4 ausserhalb der Wagen angebrachten brennenden Laternen versehen sein.

Ausserdem muss der letzte Wagen eines jeden im Dunkeln fahrenden Zuges auf der hintern Seite eine grosse rück- und vorwärtsleuchtende Laterne führen.

Geht der Tender dem Zuge voran, so ist er statt der Lokomotive mit 2 brennenden Laternen zu versehen.

§. 36. Die Bahnwärter müssen dem herannahenden Zuge folgende Signale geben können :

- 1) die Bahn ist fahrbar,
- 2) langsam fahren,
- 3) still halten.

§. 37. Die Zugführer, Schaffner und Bremser müssen das Signal zum Halten geben können.

§. 38. Die Lokomotivführer müssen folgende Signale geben können :

- 1) Achtung geben,
- 2) Bremsen anziehen,
- 3) Bremsen loslassen.

§. 39. Auf der Bahn werden nur für den Eisenbahndienst zu benutzende elektro-magnetische Telegraphen in der Art eingerichtet, dass mittels derselben beliebige Depeschen von Station zu Station befördert werden können. Ausschliesslich mit diesen Telegraphen werden die Signale gegeben :

1) der Zug geht nicht ab,

2) es soll eine Hilfsmaschine kommen.

Von Wärter zu Wärter muss durch elektro-magnetische Telegraphen oder andere Mittel das Signal: „der Zug ist von der nächsten Station abgegangen“, gegeben werden können.

§. 40. Jeder Zug, welchem ein anderer in kurzer Zeit folgen soll, muss mit einem Signale versehen sein, welches die Bahnwärter an den Wegeübergängen, die Arbeiter und die in Seitenbahnen haltenden Züge etc. davon benachrichtigt, um die nöthigen Einrichtungen danach treffen zu können (§. 24).

§. 41. An der Drehachse der Ausweichstellung in den Hauptbahngleisen müssen solche Zeichen angebracht werden, dass sowohl bei Tage als im Dunkeln zu erkennen ist, dass das richtige Geleise für den ankommenden Zug geöffnet ist. Vor der Abfahrt wie vor der Ankunft eines jeden Zuges auf der Station ist nachzusehen, ob die Bahnstränge, welche derselbe zu durchlaufen hat, frei und die betreffenden Weichen richtig gestellt sind.

§. 42. Die Herstellung einer allezeit sichern Communication zwischen dem Maschinisten und dem Zugführer, den Schaffnern und Bremsern ist bei allen Zügen, mit welchen Personen befördert werden, durch eine Zugleine zu vermitteln, welche stets über alle Personenwagen hinweggehen muss.

§. 43. Wenn es zweifelhaft ist, ob ein gegebenes Signal erkannt und weiter gegeben ist, so muss der Wärter in der Richtung, wohin dasselbe gehen soll, zum nächsten Wärter laufen und mündlich das Nöthige bestellen.

§. 44. Den Weichenstellern vor der Einfahrt in grössere Stationen und an den Zweigbahnen und ebenso den Lokomotivführern, Heizern und Bremswärtern während der Fahrt, dürfen Nebengeschäfte nicht aufgetragen oder gestattet werden.

§. 45. Schaffner und Bremswärter dürfen während der Fahrt nicht in verdeckten Wagen Platz nehmen, sondern müssen zur wirksamen Beaufsichtigung des Zuges und Erkennung der Signale ausserhalb derselben in zweckentsprechender Art aufgestellt werden.

§. 46. Den Königl. Eisenbahndirectionen liegt die Aufsicht über die Ausführung der vorstehenden Bestimmungen ob.

Vorstehende Vorschriften dürften auch für die unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen anwendbar sein; sofern jedoch besondere Bahnpolizei-Reglements für dieselben vorhanden sind, müssen diese, so lange der Handelsminister sie nicht etwa aufhebt, beobachtet werden, mit Ausnahme derjenigen Bestimmungen, welche sich auf das Eisenbahn-Commissariat beziehen, indem die Bahn nach erfolgtem Uebergang der Verwaltung an den Staat und sobald eine Königl. Direction eingesetzt ist, aufhört, unter der Aufsicht des Eisenbahn-Commissariats stehen.

Die in neuerer Zeit auf den Eisenbahnen leider wieder häufiger vorgekommenen Unglücksfälle haben das Ministerium für Handel etc. veranlasst, durch Circular-Verfügung vom 8. September 1856 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1856, pag. 247 Nro. 180) sämmtlichen Königl. Eisenbahn-Directionen aufzugeben und mit verschärftem Ernste darauf zu halten, dass die Bestimmungen des obigen Circular-Rescripts vom 27. Juli 1850 und der Circular-Verfügung vom 17. December 1854 (cfr. unten §. 109) die pünktlichste Befolgung finden. Dem Betriebs-Personale soll die strengste Erfüllung seiner Dienstpflichten nochmals nachdrücklich eingeschärft, und dasselbe dahin verwarnt werden, dass jede Fahrlässigkeit im Dienste, abgesehen von den dem betreffenden Beamten daraus etwa erwachsenden strafrechtlichen Folgen, unnachsichtlich geahndet werden solle, und zwar unter dem Vorbehalt, bei etwaigen Beschädigungen wegen des Schadenersatzes auf sie zurückzugehen.

A B S C H N I T T II.

Sonstige polizeiliche Bestimmungen für Betrieb und Transport.

§. 107.

Lokomotiven und Fahrzeuge.

Der §. 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 bindet die Verhältnisse der Construction sowohl der Bahn als der anzuwendenden Fahrzeuge an die Genehmigung des Handelsministers.

Ueber die Prüfung der Lokomotiven verfügt das

Circular-Rescript des Königl. Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 8. Januar 1849 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1849, pag. 25 Nro. 31):

Nachdem die Einrichtung der Eisenbahn-Commissariate durch den Hinzutritt technischer Commissarien vervollständigt worden ist, erscheint, mit Rücksicht auf das Regulativ vom 24. November 1848 (cfr. §. 86 d. Buches), die Eisenbahn-Commissariate betreffend, und die Vorschrift des §. 4 des Gesetzes vom 3. November 1838, nach welchem die Verhältnisse der Construction der anzuwendenden Fahrzeuge an die Genehmigung des Handelsministeriums gebunden sind, angemessen, die polizeiliche Prüfung und Beaufsichtigung der Lokomotiven, welche bisher von dem Königl. Polizeipräsidium hierselbst und resp. von den Königl. Regierungen ausgeübt wurde, für die Zukunft den

Eisenbahn-Commissariaten, als den zur Ausübung des Aufsichtsrechts gesetzlich berufenen Organen des Handelsministeriums, zu übertragen, indem es sich hierbei vorzugsweise um die Sicherstellung des Eisenbahnbetriebes und das Interesse des die Eisenbahnen benutzenden Publikums handelt. Die Anträge wegen Untersuchung von Lokomotiven sind demnach von jetzt ab Seitens der Eisenbahngesellschaften an die Eisenbahn-Commissariate zu richten, und ist von den letztern, auf Grund der durch die technischen Commissarien vorzunehmenden Prüfung, die Genehmigung zur Benutzung der Lokomotiven zu ertheilen respective zu versagen.

Die zur Zeit bei einzelnen Eisenbahngesellschaften noch fungirenden besondern Commissarien haben sich wegen etwa erforderlicher derartiger Untersuchungen mit dem technischen Commissarius des nächstgelegenen Eisenbahn-Commissariats in Verbindung zu setzen.

Die verschiedenen Eisenbahngesellschaften sind von vorstehenden Bestimmungen durch die Eisenbahn-Commissariate in Kenntniss zu setzen.

Vorstehendes Rescript ist nur bei denjenigen Bahnen anwendbar, welche unter der Verwaltung von Privatgesellschaften stehen. Staatsbahnen und Privatbahnen unter Königl. Direction unterliegen nicht der Aufsicht der Eisenbahn-Commissariate, und kommen hierbei ausser den sonstigen etwa vorhandenen speciellen Verfügungen die §§. 7 und ff. des im vorigen Paragraphen abgedruckten Regulativs in Betracht.

Erleuchtung der Personenwagen bei Fahrten im Dunkeln.

Rescript des Königl. Ministeriums des Innern vom 22. December 1844 an sämtliche Königl. Eisenbahn-Commissariate, abschriftlich an die betreffenden Kgl. Oberpräsidenten (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1845, pag. 50 Nro. 62):

Da es im öffentlichen Interesse in mehrfacher Hinsicht nöthig erscheint, die bei mehreren Eisenbahnen zum Theil schon übliche Erleuchtung des Innern der Personenwagen während den Fahrten im Dunkeln allgemein einzuführen, so werden Ew. etc. veranlasst, dafür Sorge zu tragen, dass diese Erleuchtung auch auf den unter Ihrer Aufsicht stehenden Bahnen, so weit es noch nicht der Fall ist, bei den gedachten Fahrten stattfinde.

Da der §. 14 des für die Staatsbahnen erlassenen Regulativs (cfr. oben §. 106) mit vorstehender Vorschrift übereinstimmt, so gilt in Preussen für alle Eisenbahnfahrten die ausnahmslose Regel, dass die Personenwagen während der Dunkelheit im Innern erleuchtet werden müssen.

Verschliessbarkeit und Oeffnung der Thüren der Personenwagen.

Circular-Rescript der Ministerien der Finanzen und des Innern an die Königl. Oberpräsidenten der Provinzen Brandenburg, Pommern, Schlesien, Sachsen und der Rheinprovinz vom 20. September 1843 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1843, pag. 297 Nro. 391):

Euer etc. erhalten in der Anlage A. Abschrift des an den Königl. Eisenbahn-Commissarius hierselbst heute erlassenen Bescheides, die Verschliessung und Oeffnung der Thüren an den Personenwagen auf den Eisenbahnen betreffend, zur geneigten Kenntnissnahme und weitem gefälligen Benachrichtigung der betreffenden Königl. Commissarien.

Anlage A.

Auf Ew. etc. Anfrage erwiedern wir unter Bezugnahme auf §. 30 des Ihnen inzwischen zugegangenen Berathungs-Protokolls vom 5. April c., dass der Direction der Berlin-Anhalt'schen Eisenbahngesellschaft hiernach überlassen werden kann, die Personenwagen so einzurichten, dass die Passagiere die Thüren allein zu öffnen im Stande sind.

Es muss jedoch die Einrichtung so getroffen werden, dass die Thüren nicht anders als von Aussen, also nur durch das Hinauslehnen geöffnet werden können, und dass jede Thür mit einem doppelten Verschluss, worunter mindestens ein Vorreiber, versehen wird; auch ist es wünschenswerth, dass die Einrichtung bei allen Wagen derselben Bahn übereinstimmend ausgeführt werde.

Zwar ist das vorstehende Rescript nicht für die Provinzen Preussen, Posen und Westphalen ergangen, jedoch unzweifelhaft nur aus dem Grunde nicht, weil genannte Provinzen zur Zeit seines Erlasses noch keine Eisenbahnen hatten, und da der §. 14 des Regulativs für die Staatsbahnen (cfr. oben §. 106) dieselbe Bestimmung enthält, so müssen alle Personenwagen auf sämtlichen Eisenbahnen des Preussischen Staats so eingerichtet sein, dass sie in der angegebenen Weise durch die Passagiere geöffnet werden können.

Verschluss der Personenwagen vierter Classe.

Circular-Verfügung des Ministers für Handel etc. vom 26. Januar 1857 an sämtliche Eisenbahn-Commissariate:

Aus einem Specialfall, bei welchem der Mangel an einem bis zur Decke reichenden Verschlusse der Wände eines Personenwagens 4ter Classe zur Verunglückung eines Passagiers geführt hat, nehme ich unter gleichzeitiger Berücksichtigung der bekannten, gegen die offenen Wände dieser Wagen überhaupt geltend gemachten Gründe Veranlassung, hierdurch anzuordnen, dass

fortan die Wände aller neu beschafften Personenwagen 4ter Classe auch in ihrem oberen Theile mit einem angemessenen Verschlusse aus Glas, oder beweglichen, vollständigen Schutz gegen ungünstiges Wetter gewährenden Gardinen versehen sein müssen. Desgleichen soll an den bereits vorhandenen Wagen dieser Classe, sofern es sich mit Bezug auf ihr Alter und ihre Beschaffenheit noch verlohnt, spätestens binnen Jahresfrist ein solcher Verschluss ebenfalls angebracht werden. Unter dieser Einrichtung darf jedoch eine gute Ventilation im Innern der Wagen nicht leiden. Das Königl. Eisenbahn-Commissariat hat die Verwaltungen derjenigen Eisenbahnen seines Bezirks, bei denen die 4te Wagenclasse eingeführt ist, hiervon mit dem gleichzeitigen Bedeuten in Kenntniss zu setzen, dass von der Einstellung dieser Wagenclasse in die Local- und gemischten Züge ohne meine Genehmigung *) nicht wieder abgegangen werden darf. Ueber die Ausführung der vorbezeichneten Maassregel hat das Königl. Eisenbahn-Commissariat sorgfältig zu wachen und über das bei den einzelnen Bahnen Geschehene am Schlusse dieses Jahres zu berichten.

§. 108.

Anzeige vorkommender Unglücksfälle an die Staatsanwaltschaften.

Circular-Rescript des Königl. Ministeriums für Handel etc. vom 9. April 1851 an die Königl. Eisenbahn-Commissariate zu Berlin, Breslau und Cöln:

Es ist erforderlich, Unfälle auf Eisenbahnen, welche von erheblichen Folgen, namentlich der Beschädigung oder der Tödtung von Menschen begleitet sind, sofort nach ihrem Eintritt zur Kenntniss der betreffenden Staatsanwaltschaft zu bringen. Dabei ist der objective Thatbestand bis zur Ankunft des Untersuchungsrichters unverändert zu lassen, sofern nicht höhere Rücksichten, wie beispielsweise die Rettung von Menschenleben und die Freimachung der Bahn für den laufenden Verkehr, eine sofortige Aenderung gebieten, oder soweit nicht das Interesse der Erhaltung der Betriebsmittel etc. ein Einschreiten erfordert.

Das Königl. Eisenbahn-Commissariat veranlasse ich, die zu seinem Geschäftskreise gehörigen Privat-Eisenbahnverwaltungen hiernach mit Anweisung zu versehen.

Wenn dieses Rescript auch zunächst an die Eisenbahn-Commissariate der Privatbahnen gerichtet ist, so sind seine (übrigens auch der Natur der Sache durchaus entsprechenden) Grundsätze ohne Zweifel eben so auch von allen Kgl. Directionen anzuwenden.

*) Welche gesetzliche Vorschrift bindet die Eisenbahngesellschaften bei Abschaffung der vierten Wagenclasse an die Genehmigung des Ministeriums?

§. 109.

Sicherheitsvorschriften für die Fahrten.

Brechung des Glatteises.

Rescript der Königl. Ministerien des Innern und der Finanzen vom 16. December 1841 an den Königl. Oberpräsidenten der Provinz Sachsen (Min.-Blatt d. innern Verw. 1841, pag. 348 Nro. 565):

Das Verfahren der Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft, bei Glatteis der Lokomotive einen belasteten Transportwagen zum Brechen desselben vorangehen zu lassen, hat uns bewogen, die in Abschrift (Anlage A) angeschlossene Verfügung an den Hrn. Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg zu erlassen. Ew. Excellenz ersuchen wir, die darin enthaltenen Bestimmungen auch der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft zur Befolgung vorzuschreiben.

Anlage A.

In Verfolg des Berichts Ew. Excellenz vom 20. Februar c. ist über die Zulässigkeit des auf der Berlin-Potsdamer Eisenbahn angewendeten Verfahrens, der Lokomotive einen belasteten Transportwagen zur Brechung des Glatteises vorangehen zu lassen, das Gutachten des Regierungs-Bauraths Mellin zu Magdeburg, als eines mit dem Eisenbahnbetriebe durch Erfahrung vertrauten Sachverständigen erfordert, auch Erkundigung über das auf andern Bahnen stattfindende Verfahren eingezogen worden.

Hiernach scheint es, da die Anwendung eines Sandstreu-Apparates nicht immer ausreicht, um die Verminderung der Adhäsion der Triebräder beim Glatteise zu beseitigen, und da das Voraussenden einer besondern Lokomotive, um solches zu brechen, oder das Vorspannen einer zweiten Lokomotive vor dem Zuge der Kostspieligkeit wegen nicht wohl allgemein zur Pflicht gemacht werden kann, dass das Vorschieben eines belasteten Transportwagens nicht füglich wird gänzlich verboten werden können. Andererseits sind aber dabei besondere Vorsichtsmaassregeln und Bedingungen nothwendig befunden worden, um die Besorgnisse vor Unfällen zu beseitigen, welche durch den vorangehenden Wagen veranlasst werden könnten. Dies kann zunächst in sofern geschehen, als der Transportwagen, namentlich beim Uebergange über Drehscheiben oder durch Ausweichstellen, so wie bei sich vorfindenden Hindernissen, leichter als die weit schwerere Lokomotive aus dem Geleise springen kann, zumal das Nachschieben des Wagens denselben an sich schon in gewissem Maasse in eine springende Bewegung versetzt; in einem solchen Falle ist dann die Gefahr weit grösser, als beim Ausspringen der Lokomotive selbst, da die nachfolgende Lokomotive wahrscheinlich den Wagen zertrümmern und über ihn wegstürzen würde. Eben dies würde der Fall sein, wenn der Wagen unversehens einmal bräche, so dass auch in dieser Hinsicht das Voranschieben ei-

nes solchen zur Vermehrung der Gefahr beiträgt. Endlich kann durch den vorangehenden Wagen dem Lokomotivführer die Aussicht auf die Bahn beschränkt werden und namentlich tritt dies im Dunkeln und bei dichtem Nebel in sofern ein, als die Laternen an der Lokomotive dann die Bahn nicht in dem Maasse wie sonst erleuchten, respective die etwaigen kleinen Hindernisse auf der Bahn, welche nicht die schwere Lokomotive, wohl aber den leichten Transportwagen, aus dem Geleise zu bringen im Stande sind, dann nicht zeitig wahr genommen werden können.

Aus diesen Rücksichten finden wir uns veranlasst, in Betreff des Voranschiebens eines Transportwagens im Falle des Glatteises, die nachfolgenden Bestimmungen zu treffen, welche auch auf das Voranschieben des mit dem Schneepfluge versehenen Wagens ausgedehnt sind, da bei diesem im Wesentlichen gleiche Rücksichten eintreten:

1) Das Voranschieben eines Transportwagens zum Brechen des Glatteises, imgleichen das Voranschieben eines Schneepfluges in unmittelbarer Verbindung mit dem Zuge, ist im Dunkeln überhaupt nicht gestattet, und auch am Tage nur bei hellem Wetter zulässig. Im Dunkeln oder bei dichtem Nebel muss zum Brechen des Glatteises eine besondere Lokomotive vorgelegt oder vorausgeschickt, der Schneepflug aber mit einer besondern Lokomotive vorangesandt werden. In Betreff der Zwischenzeit, nach deren Verlauf der Zug der vorangehenden Lokomotive folgen darf, so wie der Entfernung, in welcher derselbe sich von ihr halten muss, sind die für die Abfertigung mehrerer hinter einander folgenden Züge geltenden Vorschriften zu beachten.

2) Zum Brechen des Glatteises und zum Schneepfluge dürfen nur niedrige, nicht mit einem hohen Aufsätze versehene Transportwagen von starker fester Bauart gebraucht werden; insbesondere ist darauf zu sehen, dass die Achsen und Räder, welche durchgehends nur von Schmiedeeisen sein dürfen, solide und in tüchtigem Stande seien.

Die Wagen müssen mindestens mit 80 Centnern belastet, und die zum Brechen des Glatteises dienenden mit Bahn-Räumern (eclaireurs) versehen sein.

3) Beim Voranschieben eines zum Brechen des Glatteises dienenden Wagens oder eines Schneepfluges darf durch die Ausweichstellen und über die Drehscheiben nur ganz langsam gefahren werden.

Ew. Excellenz ersuchen wir, diese Bestimmungen sowohl der Berlin-Potsdamer als der Berlin-Anhalt'schen Eisenbahngesellschaft zur Befolgung eröffnen zu lassen. Der Herr Oberpräsident, Wirkl. Geh.-Rath Flottwell ist ebenfalls hiervon in Kenntniss gesetzt und ersucht worden, solche auch der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft vorzuschreiben.

Entfernung leichter, durch Wind leicht umzuwerfender Gegenstände von dem Bahnterrain.

Circular-Rescript der Ministerien der Finanzen und des

Innern an die Königl. Eisenbahn-Commissarien vom 16. April 1844 (Min-Blatt d. inn. Verw. 1844, pag. 140 Nro. 153):

Bei einer der inländischen Eisenbahnen ist der Fall vorgekommen, dass ein auf das Bahnterrain niedergelegter Gegenstand leichten Gewichts durch einen heftigen Sturm auf die Schienen geworfen worden ist, und die danach drohende Gefahr eines Unglücks nur durch plötzliches Anhalten des herannahenden Eisenbahnzuges hat vermieden werden können.

Um ähnlichen Gefahren in der Zukunft vorzubeugen, erscheint es zweckmässig, die Eisenbahndirectionen darauf aufmerksam zu machen, dass nicht Gegenstände leichteren Gewichts in der Nähe der Schienen aufgestellt oder niedergelegt werden. Ew. etc. wollen daher den Eisenbahndirectionen dieserhalb die geeignete Eröffnung zugehen lassen.

Ueber das Hintereinanderfahren von Zügen disponirt das

Rescript des Ministers für Handel etc. vom 10. Mai 1852:

Da die im §. 54 des Bahnpolizei-Reglements für resp. die Cöln-Mindener Eisenbahn und deren Zweigbahnen vom 24. December 1845, die Rheinische Eisenbahn vom 10. Juni 1847, die Prinz-Wilhelm Eisenbahn vom 2. Februar 1848, die Bonn-Cölner Eisenbahn vom 17. October 1849, ferner die im §. 53 des Bahnpolizei-Reglements für die Bergisch-Märkische Eisenbahn vom 2. Februar 1848, endlich die in den §. 14 und 15 des Bahnpolizei-Reglements für die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn vom 29. Juni 1841 vorgeschriebenen Entfernungen, welche mehrere hintereinander in derselben Richtung abgehende Eisenbahnzüge unter sich einhalten sollen, erfahrungsgemäss weder von dem Zugpersonal noch von den Bahnwärtern, zumal im Dunkeln mit genügender Sicherheit bemessen und controlirt werden können, so soll an die Stelle der vorgedachten, hiermit aufgehobenen Paragraphen folgende Bestimmung treten:

Kein Zug darf von einer Station oder Haltestelle aus und während der Fahrt einem andern Zuge in derselben Richtung eher als bei Tage nach 5 und bei Dunkelheit nach 10 Minuten folgen. Die betreffenden Beamten und Bahnwärter haben auf die richtige Beobachtung dieser Folgezeit zu halten, und sind demgemäss von der Direction mit specieller Instruction zu versehen.

Circular-Verfügung des Ministeriums für Handel etc. an die Königl. Eisenbahncommissariate und zur gleichmässigen Befolgung an die Königl. Eisenbahndirectionen, die Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge, so wie die Anwendung der Vorrichtungen bei Vereinigung des Personen- und Gütertransports betreffend vom 17. December 1854 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1854, pag. 265 Nro. 283):

Nachdem über die bei dem gegenwärtigen Stande des Eisenbahnwesens

zulässige grösste Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge, so wie über die Vereinigung des Personen- und Güter-Transports, die Anwendung elastischer Stoss- und Zug-Vorrichtungen und die kurze und feste Kuppelung der Züge ausführliche Ermittlungen veranlasst sind, werden folgende Bestimmungen getroffen:

1) Durch die genehmigten Fahrpläne werden die Durchschnitts-Fahrgeschwindigkeiten zwischen den einzelnen Stationen für die verschiedenen Züge auf allen Bahnen normirt. Die Verwaltungen haben hiernach die zur Sicherung des Betriebes erforderlichen Anordnungen zu treffen, durch welche eine angemessene Zeitvertheilung und die zulässige grösste Fahrgeschwindigkeit für die einzelnen Bahnstrecken nach Maassgabe der Lokal-Verhältnisse festgestellt wird.

Die nachstehend bezeichnete Maximal-Geschwindigkeit, nämlich

- a) bei Schnellzügen 6 Minuten pro Meile,
- b) bei Personenzügen 8 " "
- c) bei Güterzügen 13 " "

dürfen auf keiner Strecke irgend einer Bahn, selbst nicht bei den allergünstigsten Verhältnissen überschritten werden.

2) Die Schnellzüge haben behufs besonders pünktlicher Beförderung überall den Vorzug vor den andern Zügen.

3) Zu den Schnellzügen dürfen nur Betriebsmittel der vorzüglichsten Beschaffenheit benutzt werden.

4) Tender und Packwagen, so wie alle Wagen unter sich, müssen mit guten elastischen Zug- und Stoss-Apparaten festgekuppelt sein.

5) Achträderige Wagen dürfen in Schnellzügen nicht befördert werden.

6) Wenn bei geringer Personen-Frequenz einzelne Wagen mit Eilgut in den Schnellzügen befördert werden, so dürfen diese nur mit $\frac{2}{3}$ der normalmässigen Ladungsfähigkeit belastet werden.

7) Die Beförderung der Güter mit den Personenzügen ist nur unter folgenden Bedingungen zulässig:

- a) das Auf- und Abladen von Gütern, ebenso das An- und Abschieben von Güterwagen darf niemals Veranlassung zur Verlängerung des Aufenthalts auf den Stationen sein;
- b) die Mitbeförderung von Güterwagen darf eine Verlängerung der planmässigen Fahrzeit bei Personenzügen nicht herbeiführen; wenn dadurch voraussichtlich Verzögerungen und Versäumnisse von Anschlüssen zu erwarten sind, muss die Benutzung zum Güter-Transport vermindert werden, oder ganz unterbleiben. Schwere des Zuges kann daher bei Mitführung von Güterwagen niemals zur Entschuldigung von Verzögerungen dienen;
- c) die Passagiere der Personenzüge dürfen durch die Mitbeförderung von Gütern in keiner Weise belästigt werden, wie z. B. durch das

Besteigen resp. Verlassen der Wagen in grosser Entfernung von dem Stationshause oder ausserhalb des Perrons etc.;

- d) der Tender muss mit dem nächstfolgenden Wagen, und alle Wagen unter sich mit guten elastischen Zug- und Stoss-Apparaten festgekuppelt sein. Wagen mit unelastischen Zug- und Stoss-Vorrichtungen dürfen daher in einen Personenzug nicht eingestellt werden.

8) Wo es im Interesse des Lokal-Verkehrs wünschenswerth erscheint, können auch mit den Güterzügen einige Personenwagen befördert werden. Jedoch darf durch diese gelegentliche Mitbeförderung von Personen der Güter-Verkehr keine Beeinträchtigung erleiden, und insbesondere darf dadurch die in Rücksicht auf Sicherheit sowohl, wie auf Oekonomie der Betriebskosten dringend nothwendige langsame Bewegung der Güterzüge nicht beschleunigt werden. Eine pünktliche Beförderung der Passagiere mit den Güterzügen kann hiernach um so weniger gefordert werden, als eine Verzögerung dieser Güterzüge, besonders auf eingleisigen Bahnen, leicht eintreten kann und oft deshalb nothwendig wird, um den Lauf der Schnell- und Personenzüge nicht zu stören.

Die drei nächsten, vor und hinter den Personenwagen befindlichen Güterwagen müssen mit elastischen Zug- und Stoss-Apparaten versehen, und unter sich, so wie mit den Personenwagen festgekuppelt sein.

Die Directionen sind hiernach mit Anweisung zu versehen und die Ausführung der gegebenen Bestimmungen ist zu überwachen.

Zugleich ist darauf hinzuweisen, dass beabsichtigt werde, einen nicht zu langen Termin zu bestimmen, bis zu welchem alle Güter- und Transportwagen ohne Ausnahme mit elastischen Zug- und Stoss-Apparaten versehen sein müssen, damit auch bei den Güterzügen eine angemessene feste Kuppelung stattfinden kann, was nicht nur für den sicheren Gang der Züge, sondern auch zur Vermeidung von Beschädigungen der Betriebsmittel und der Ladungen sehr wichtig ist. Bei Neubeschaffungen sowohl wie bei Haupt-Reparaturen ist daher auf Anbringung elastischer Stoss- und Zugvorrichtungen strenge zu halten.

Die mehrfach bestehende Einrichtung von Zugbarrièren an den Eisenbahn-Uebergängen hat Veranlassung gegeben zu der

Circular-Verfügung des Ministeriums für Handel etc. an sämtliche Königl. Eisenbahndirectionen und Eisenbahn-Commissariate vom 20. November 1855 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1855, pag. 249 Nro. 220):

Die auf Grund der Gutachten der Königl. Eisenbahncommissariate und der Königl. Directionen mittels Rescript vom 5. October 1853 für zulässig erachteten Zugbarrièren an den Eisenbahnübergängen, welche die Sperrung dieser Uebergänge durch entfernt stehende Bahnwärter ermöglichen und häufiger in Anwendung gekommen zu sein scheinen, als beabsichtigt war, haben

mehrfach Veranlassung zu Gefahren gegeben, indem unter Anderem Fuhrwerke, welche die Bahn passirten, zwischen denselben eingeschlossen oder beim Herablassen der Schlagbäume von denselben getroffen sind. Mehrere dieser Anlagen, bei welchen die Verkehrs-Verhältnisse, namentlich das Uebergehen von Schulkindern, nicht gehörig gewürdigt waren, haben bereits beseitigt werden müssen. Es liegt daher die Annahme nahe, dass bei Anlagen dieser Barrièren die öffentliche Sicherheit nicht überall gehörig berücksichtigt ist und unstatthafte Ersparungs-Rücksichten vorgewaltet haben.

Im Allgemeinen mache ich darauf aufmerksam, dass dergleichen Barrièren für frequentere Uebergänge sich nicht eignen und überhaupt nur da angelegt werden dürfen, wo den Wärtern eine vollständige Uebersicht des Ueberganges und seiner Anfahrten möglich ist. Sie müssen zur Verminderung der im Falle des Einschliessens eintretenden Gefahr, stets in gehörigen Entfernungen von der Bahn aufgestellt werden, und unter allen Umständen mit einer vollständigen Beleuchtung des Ueberganges und einer Glocken-Vorrichtung — etwa wie die in den Jahres-Berichten der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft beschriebene — versehen sein, die vor dem Herablassen der Schlagbäume deutlich vernommen werden kann, und deren Gebrauch durch an beiden Seiten der Bahn aufzustellende Warnungstafeln hinreichend erläutert sein muss. Nach diesen Gesichtspunkten veranlasse ich den etc. in Gemeinschaft mit der betreffenden Königl. Regierung, alle bestehenden und weiter projectirten Anlagen dieser Art einer sorgfältigen Prüfung zu unterwerfen, hiernach über die Zulässigkeit derselben das Weitere zu verfügen und den Bestand und die Oertlichkeit der als zulässig erkannten Anlagen genau festzustellen.

§. 110.

Bahn-Terrain.

Betreten des Eisenbahnkörpers durch die Forst- und Jagdschutz-Beamten in Ausübung ihrer polizeilichen Functionen.

Rescript der Königl. Ministerien der Finanzen, des Innern und des Königl. Hauses, vom 30. September 1847 an die Königl. Regierung zu Merseburg (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1847, pag. 300 Nro. 368):

Da den Königl. Communal- und Privat- Forst- und Jagdschutzbeamten die Ausübung der Forst- und Jagdpolizei zusteht, dieselben also als Polizeibeamte zu betrachten sind, und hiernach zu der Kategorie der sub 269 des Bahnpolizei-Reglements für die Thüringische Eisenbahn bezeichneten Beamten gehören, so müssen auch sie zum Betreten des Bahnkörpers bei Ausübung ihrer polizeilichen Functionen für befugt erachtet werden.

Nichtausübung der Jagd auf Eisenbahnen.

Rescript des Königl. Ministers für Handel etc. an die Königl. Eisenbahn-Commissariate zu Breslau, Erfurt und

Cöln, so wie Abschrift an die Königl. Eisenbahn-Commissarien zu Potsdam und Stettin zur Kenntnissnahme und gleichmässigen Beachtung vom 22. April 1849 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1849, pag. 147 Nro. 200):

Ein vorgekommener Fall veranlasst mich, darauf hinzuweisen, dass in Berücksichtigung der §§. 691 und 745 Tit. 20 Theil II des Allgem. Landrechts und der Verfügung vom 30. November 1840 (Ges.-Sammlung 1841 pag. 9) die Ausübung der Jagd mittelst Schiessgewehrs auf den Eisenbahnen und den dazu gehörigen Landstrecken für zulässig nicht erachtet werden kann. Da die Eisenbahndirectionen im Interesse der Ordnung und Sicherheit ihres Betriebes, wie der Dienstdisciplin keinen Anstand nehmen werden, ihren Beamten die Ausübung der Jagd auf dem der Gesellschaft zugehörigen Grund und Boden zu untersagen, wozu sie als Vertreter der Eigenthümer desselben und als Dienstherrn der Eisenbahnbeamten unbedenklich befugt sind, und schon hierdurch der Zweck, die Jagdausübung auf den Eisenbahnen zu hindern, erreicht werden dürfte, so beauftrage ich das Eisenbahn-Commissariat, die Directionen der unter seiner Aufsicht stehenden Eisenbahnen aufzufordern, dass sie ihren Beamten die entsprechende Weisung ertheilen und deren Uebertretung bei Ordnungsstrafe und im Wiederholungsfalle bei Strafe der sofortigen Entlassung aus dem Dienste untersagen.

Hierbei ist zu bemerken, dass allerdings sowohl die citirten Paragraphen des Allgem. Landrechts, als auch die Verordnung vom 30. November 1840 aufgehoben sind, dass indessen das neue Strafgesetzbuch für die Preussischen Staaten vom 14. April 1851 in seinem §. 345 Nro. 6 das Schiessen an bewohnten oder von Menschen besuchten Orten ohne polizeiliche Erlaubniss mit Geldbusse bis zu 50 Thlr. oder Gefängnisstrafe bis zu 6 Wochen verpönt; es wird sich daher die fortdauernde Gültigkeit der vorstehenden Verfügung in keiner Weise bezweifeln lassen.

Auch hier gilt die am Schlusse des §. 108 gemachte Bemerkung. Einige erläuternde Bestimmungen sind enthalten in dem

Rescript des Königl. Ministeriums für Handel etc. vom 24. Juni 1849 an das Königl. Eisenbahn-Commissariat zu N. (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1849, pag. 185 Nro 264):

Auf den Bericht vom 15. d. Mts. erwiedere ich dem Königl. Eisenbahn-Commissariat, wie ich damit einverstanden bin, dass das Verbot der Ausübung der Jagd auf den Eisenbahnen und den dazu gehörigen Terrains durch die Eisenbahnbeamten mittelst Schiessgewehrs, sich allerdings nur auf die Bahn selbst und die längst derselben sich hinziehenden sogenannten Sicherheitsstrei-

fen, überhaupt nur auf das dem Betriebe der Bahn gewidmete Land beziehen kann.

Wenn die Eisenbahngesellschaften ausser dem in den eigentlichen Dukt der Bahn fallenden Lande und den auf beiden Seiten derselben sich hinziehenden, zur Sicherstellung des ungestörten Betriebes ausgewiesenen Streifen, noch andere Ländereien in der Nähe der Eisenbahnen zu andern, als den eigentlichen Betriebszwecken erworben haben, so kann denselben nicht untersagt werden, die Jagd auf diesen, von ihnen erworbenen andern Ländereien, gleich wie jeder andere Grundbesitzer, mit Schiessgewehr zu benutzen.

§. 111.

Transport.

Versendung von chemischen Präparaten, Streichzündern, Kupfer-Zündhütchen und Phosphor auf Eisenbahnen.

Circular-Rescript der Königl. Ministerien der Finanzen und des Innern vom 27. September 1846 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1846 pag. 188 Nro 270):

Regulativ wegen Versendung chemischer Präparate auf Eisenbahnen.

Um den Gefahren vorzubeugen, welche durch die Versendung chemischer Präparate auf den Eisenbahnen herbeigeführt werden können, wird hierüber nachfolgendes angeordnet.

§. 1. Die zur Versendung chemischer Präparate auf Eisenbahnen dienenden Wagen müssen stets die letzten im Zuge sein und dürfen nur mit den Güter- oder combinirten Zügen befördert werden.

§. 2. Mineralsäuren dürfen nur getrennt von den andern Chemikalien verladen werden.

§. 3. Gänzlich verboten ist der Eisenbahn-Transport folgender Präparate als:

Knallquecksilber, Knallsilber, Phosphor und solcher Gegenstände, welche Phosphor in Substanz enthalten, als: Streichzündern (Hölzer, Schwämmchen, Lichtchen) so wie Schiesspulver und Feuerwerkskörper.

§. 4. Folgende Gegenstände, als:

- a) concentrirte Mineralsäure,
- b) chlorsaures Kali,
- c) Naphtha oder Aether,

dürfen nur unter folgenden Bedingungen auf Eisenbahnen versendet werden:

- ad a. die Ballons, in denen concentrirte Mineralsäuren, (Schwefelsäure, Salzsäure, Salpeter etc.) verschickt werden, müssen wohl verpackt in einem besonderen Gefässe (wozu auch geflochtene Körbe dienen können) eingeschlossen sein;

ad b) das chlorsaure Kali muss sorgfältig in Papier verpackt sein, und es müssen die Packete in hölzerne Fässer oder Kisten eingeschlossen werden;

ad c) Naphtha oder Aether darf nur in doppelten Verschlüssen und zwar dergestalt zur Versendung kommen, dass die gläsernen Flaschen, in denen sich diese Stoffe befinden, in Blechbüchsen mit Kleie oder Sägemehl eingefüttert werden.

§. 5. Die gewöhnlichen Transportwagen können auch zum Transport der Chemikalien dienen. Den Directionen wird aber zur Pflicht gemacht, auf jeder Station die Wagen, auf denen Mineralsäuren transportirt werden, revidiren und äusserlich mit einem Schilde versehen zu lassen, auf welchem die Verladung von Mineralsäuren verzeichnet ist, damit die vorgeschriebene Stellung und Revision der Wagen nicht übersehen wird.

§. 6. Wer solche Präparate, deren Versendung auf Eisenbahnen nach §. 3 verboten ist, dennoch zur Beförderung auf letzteren unter falscher Declaration des Inhalts der betr. Kolli aufgibt, verfällt, sofern nicht nach den Criminalgesetzen eine härtere Strafe eintritt, in eine polizeiliche Strafe von Fünf bis Fünfzig Thalern, und ist zum vollen Ersatz des verursachten Schadens verpflichtet.

§. 7. Diejenigen Eisenbahnbeamten, welche die §. 3. bezeichneten Gegenstände wissentlich zur Versendung annehmen, verfallen, ohne Unterschied, ob die Versendung demnächst wirklich erfolgt oder nicht, in eine polizeiliche Strafe von Fünf bis Fünfzig Thalern. Eben diese Strafe tritt ein, wenn sie den §. 1, 2 und 4 enthaltenen Bestimmungen zuwider handeln. Sofern nach den Criminalgesetzen eine härtere Strafe verwirkt ist, hat es dabei sein Bewenden.

Circular-Rescript der Königl. Ministerien des Innern und der Finanzen am 10. Juli 1847 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1847 pag. 245 Nro. 291), betreffend die Versendung von sogenannten Kupfer-Zündhütchen:

In Veranlassung von erhobenen Zweifeln darüber, ob nach §. 3 des Regulativs vom 27. September v. J. die Versendungen von sogenannten Kupfer-Zündhütchen zu verstatten sei, wird hierdurch mitgetheilt, wie die deshalb veranlassten Erörterungen ergeben haben, dass wenn schon die Ladung dieser Zündhütchen zum Theil aus Knallquecksilber besteht, solche doch nicht durch Schütteln explodiren, daher nicht unter §. 3. Nro. 1 des vorgedachten Regul. zu zählen sind.

Sind Zündhütchen von den Fabrikanten in Kisten sorgfältig verpackt, so erscheint deren Versendung auf Eisenbahnen hiernach ganz zulässig; nur dürfen solche nicht in Wagen verladen werden, welche Mineralsäuren enthalten, ganz analog, wie es unter §. 4 sub b) für das chlorsaure Kali vorgeschrieben ist.

Von der Königl. Regierung sind die Zündhütchen-Fabrikanten und von den Herren Eisenbahn-Commissarien sind die betreffenden Eisenbahndirectionen hiervon in Kenntniss zu setzen.

Circular-Rescript des Kgl. Ministeriums für Handel etc. vom 29. Sept. 1848 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1848, pag. 325 Nro. 384):

Die Seitens der Fabrikanten von Zündhütchen erhobenen Beschwerden über die Beschränkung, welcher die Versendung ihres Fabrikats auf Eisenbahnen auch nach der Verf. vom 10. Juli 1847 (Min.-Blatt S. 245) namentlich dadurch noch unterliegt, dass die Vorschrift des Regulativs vom 27. Sept. 1846 §. 1, wonach die betreffenden Transportwagen stets die letzten im Zuge sein müssen, beibehalten worden ist, haben eine nochmalige Erörterung dieses Gegenstandes herbeigeführt. Nach dem Ergebnisse dieser Erörterung unterliegt es keinem Bedenken, den Transport von Kupfer-Zündhütchen auf Eisenbahnen, wie hiermit geschieht, ohne alle weitere Beschränkung nur unter der Bedingung zu gestatten, dass

- a) die Verpackung sorgfältig in festen Kisten oder Fässern bewirkt sein muss, und
- b) die Verladung nicht auf Wagen erfolgen darf, auf welchen Mineralsäuren sich befinden.

Von der Königl. Regierung sind die beteiligten Fabrikanten und von den Herren Eisenbahn-Commissarien die Eisenbahndirectionen hiervon in Kenntniss zu setzen.

Circular-Rescript der Königl. Ministerien des Innern u. der Finanzen vom 20. März 1848 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1848, pag. 134 Nro. 128):

Es war Absicht, bei der von Seiten des Fin.-Min. auf den 14. d. Mts. anberaumten Berathung über verschiedene Gegenstände des Eisenbahnwesens auch die Anträge mehrerer Zündwaaren-Fabrikanten auf Modificationen derjenigen Bestimmung des Regul. vom 27. September 1846 zur Erwägung zu bringen, durch welche die Versendung von Streichzündern auf Eisenbahnen gegenwärtig völlig verboten ist.

Da jedoch diese Berathung unter den gegenwärtigen Zeitumständen auf Ansuchen der am 14. d. Mts. erschienenen Theilnehmer vertagt worden ist, die sehr dringenden Anträge der Zündwaaren-Fabrikanten aber eine baldige Entscheidung wünschenswerth erscheinen lassen, inzwischen auch in Folge der Verfügung des Fin.-Min. vom 31. October v. J. von den Verwaltungen der meisten in Betrieb befindlichen Eisenbahnen gutachtliche Aeusserungen eingegangen sind, von denen die Mehrzahl die Versendung von Streichzündern auf Eisenbahnen bei gehöriger Vorsicht für vollkommen zulässig erachtet, so wird, vorbehaltlich weiterer Erörterung bei Fortsetzung der vorgedachten Berathung, einstweilen Folgendes festgesetzt:

- 1) Die Eisenbahnverwaltungen sind gehalten, die nach §. 3 des Regul. vom 27. September 1846 bisher vom Eisenbahn-Transport ausgeschlossenen

Streichzündler (Hölzer, Schwämmchen, Lichtchen etc.) fortan mindestens einmal wöchentlich an gewissen von den Verwaltungen festzusetzenden und bekannt zu machenden Tagen zu transportiren. Werden diese Gegenstände in ganzen Wagenladungen zur Versendung aufgegeben, so muss die Beförderung in der für andere Güter festgesetzten Beförderungszeit erfolgen.

2) Die Streichzündler müssen jedoch in Behältnissen von starkem Eisenblech oder mindestens in sehr festen, mit Papier verklebten hölzernen Kisten von nicht über zwei Fuss in Kubus-Grösse, sorgfältig und fest dergestalt verpackt sein, dass der Raum der Kisten völlig ausgefüllt ist. Die Kisten sind äusserlich deutlich als „Streichzündler“ enthaltend zu bezeichnen.

3) Fällt dem Versender erweislich eine Vernachlässigung in der Verpackung zur Last, so haftet derselbe bei einem vorkommenden Unfall für allen daraus entstehenden Schaden.

4) Die Beförderung der Streichzündler erfolgt nur mit Güterzügen und nur in bedeckten Wagen, welche stets die letzten im Zuge sein müssen.

5) Unrichtige oder unterlassene Declaration aller chemischen Präparate, deren Versendung nach dem Regul. vom 27. September 1846 oder der gegenwärtigen Bestimmung nur unter besondern Vorsichtsmaassregeln gestattet ist, Seitens der Aufgeber, so wie die wissentliche Annahme und Beförderung solcher unrichtig oder gar nicht declarirten Gegenstände Seitens der Eisenbahnbeamten wird gleich der Versendung gänzlich verbotener Präparate nach §§. 6 und 7 des Regul. vom 27. September 1846 bestraft.

Die Eisenbahnverwaltungen sind wegen Befolgung und Publication dieser Bestimmung mit Anweisung zu versehen.

Ministerial-Rescript vom 19. Sept. 1852 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1852, pag. 270):

1) Die Eisenbahnverwaltungen sind gehalten, den nach §. 3 des Regul. vom 27. Sept. 1846 bisher vom Eisenbahn-Transporte ausgeschlossenen Phosphor fortan mindestens zwei Mal monatlich an gewissen von den Verwaltungen festzusetzenden und bekannt zu machenden Tagen zu transportiren. Wird Phosphor in ganzen Wagenladungen zur Versendung aufgegeben, so muss die Beförderung in der für andere Güter festgesetzten Beförderungszeit erfolgen;

2) der Phosphor muss jedoch mit Wasser umgeben in Blechbüchsen, welche 10 bis 12 Pfund fassen und die verlöthet sind, in starken Kisten mit Sägemehl fest verpackt sein. Diese Kisten müssen ausserdem gehörig in grau Leinen emballirt sein, an zwei ihrer obern Kanten starke Handhaben besitzen, nicht mehr als 100 Pfund wiegen und äusserlich als „Phosphor enthaltend“ und mit dem Zeichen „Oben“ bezeichnet sein;

3) fällt dem Versender erweislich eine Vernachlässigung in der Verpackung zur Last, so haftet derselbe bei einem vorkommenden Unfall für allen daraus entstehenden Schaden;

4) die Beförderung des Phosphors erfolgt nur mit Güterzügen und nur in bedeckten Wagen, welche stets die letzten im Zuge sein müssen;

5) unrichtige oder unterlassene Declaration aller chemischen Präparate, deren Versendung nach dem Regulativ vom 27. September 1846 oder der gegenwärtigen Bestimmung nur unter besondern Vorsichtsmaassregeln Seitens des Aufgebers gestattet ist, so wie die wissentliche Annahme und Beförderung solcher unrichtig oder gar nicht declarirten Gegenstände Seitens der Eisenbahnbeamten wird gleich der Versendung gänzlich verbotener Präparate nach §. 6 und 7 des Regulativs vom 27. Septmber bestraft.

Durch eine spätere Ministerial-Verfügung aus neuester Zeit, die durch die Amtsblätter publicirt worden ist, ist das bis dahin auf 100 Pfund beschränkte Gewichts-Maximum der auf inländischen Eisenbahnen zu transportirenden Kisten mit Phosphor auf 180 Pfund erhöht worden.

Zulässigkeit des Leichentransports.

Im Allgemeinen ist der Transport von Leichen nur gestattet, wenn ein sogenannter Leichenpass erwirkt worden ist. Ausserdem bestehen folgende Rescripte:

Circular-Rescript des Königl. Ministers des Innern vom 12. October 1849 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1849, pag. 248 Nro. 367):

Die Königl. Hannover'sche Regierung hat sich bereit erklärt, künftighin den Transport von Leichen nach und durch Hannover auf den innerhalb seines Gebietes liegenden Eisenbahnen auf Grund auswärtiger Leichenpässe zu gestatten und demgemäss auch die Landesobrigkeiten bereits mit der nöthigen Anweisung versehen.

Da es nun unbedenklich erscheint, in den diesseitigen Staaten ein gleiches Verfahren eintreten zu lassen, so wird die Königl. Regierung hierdurch veranlasst, in Zukunft den Transport von Leichen auf den Preussischen Eisenbahnen auch auf Grund Hannöverischer Leichenpässe ebenso zu genehmigen, als wenn die Legitimation durch einen diesseitigen Leichenpass bewirkt worden wäre.

Circular-Rescript des Königl. Ministers des Innern vom 5. Nov. 1849 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1849, pag. 248 Nro. 368):

In gleicher Weise, wie die Königl. Hannöverische Regierung, haben sich nunmehr auch die Regierungen des Königreichs Sachsen und des Herzogthums Braunschweig unter Voraussetzung der Reciprocität bereit erklärt, auf den Eisenbahnen ihres Landes die Beförderung von Leichen auf Grund Preussischer Leichenpässe zu gestatten.

Die Königl. Regierung wird hiervon mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass die in der Verfügung vom 12. vorigen Monats getroffene Anordnung auch auf den Transport von Leichen ausgedehnt wird, welche auf Grund

Sächsischer oder Braunschweigischer Leichenpässe durch die diesseitigen Staaten geführt werden.

Circular-Erlass des Ministeriums des Innern an sämtliche Königl. Regierungen und an das Polizei-Präsidium zu Berlin, die Beförderung von Leichen auf Eisenbahnen betreffend, vom 20. März 1854 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1854, pag. 106 Nro. 128):

In gleicher Weise wie die Regierungen der Königreiche Sachsen und Hannover und des Herzogthums Braunschweig hat sich nunmehr auch die Kurfürstlich-Hessische Regierung unter Voraussetzung der Reciprocität bereit erklärt, auf den Eisenbahnen ihres Landes die Beförderung von Leichen auf Grund Preussischer Leichenpässe zu gestatten.

Die Königl. Regierung wird hiervon mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass die in den Verfügungen vom 12. October und 5. November 1849 getroffene Anordnung auch auf den Transport von Leichen ausgedehnt wird, welche auf Grund Kurfürstlich-Hessischer Leichenpässe durch die diesseitigen Staaten geführt werden.

Der Circular-Erlass vom 3. Mai 1854 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1854, pag. 107 Nro. 129) enthält Dasselbe in Beziehung auf das Herzogthum Lauenburg, und der Erlass vom 10. Juli 1854 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1854, pag. 150 Nro. 180) mit Bezug auf Anhalt-Dessau.

Beschränkung des Güterverkehrs auf den Eisenbahnen an den christlichen Sonn- und Festtagen.

Verfügung des Ministeriums für Handel etc. an die Kgl. Eisenbahn-Commissariate zu Cöln, Breslau und Berlin vom 8. October 1853 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1853, pag. 270 Nro. 235):

Nach der abschriftlich beifolgenden Verfügung vom heutigen Tage (Anlage A) dürfen auf den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen an den christlichen Sonn- und Festtagen gewöhnliche Frachtgüter zur Beförderung nicht angenommen, auch am Bestimmungsorte nicht verabfolgt werden. Da die Heilighaltung der Sonn- und Festtage auch für die Privat-Eisenbahnen eine gleiche Beschränkung des Güterverkehrs nothwendig macht, so beauftrage ich das Königl. Eisenbahn-Commissariat, auch die Eisenbahngesellschaften seines Bezirks in gleichem Sinne mit Anweisung zu versehen.

Anlage A.

Nach §. 55 des Betriebs-Reglements für die Staats-Eisenbahnen und die unter Verwaltung des Staates stehenden Eisenbahnen vom 18. Juli d. J. (Min.-Blatt 1853, pag. 219) soll an Sonn- und Festtagen gewöhnliches Frachtgut zur Beförderung nicht angenommen, auch am Bestimmungsorte nicht verabfolgt werden. Der Königl. Direction mache ich zur Pflicht, diese Bestimmung,

welche Behufs der würdigen Feier der christlichen Sonn- und Festtage für nothwendig erachtet werden muss, sofort in Kraft treten zu lassen, und mit Sorgfalt darüber zu wachen, dass Ausnahmen und Abweichungen von denselben nicht vorkommen.

Berlin, den 8. October 1853.

Der Minister für Handel etc.:

v. d. Heydt.

An sämtliche Königl. Eisenbahndirectionen.

§. 112.

Schutz gegen Feuersgefahr.

Hinsichtlich der Entfernung, welche Gebäude und lagernde Materialien von den Eisenbahnen haben müssen, sind folgende für den Umfang des ganzen Staates geltende Verfügungen ergangen:

Circular-Rescript der Königl. Ministerien des Innern u. der Finanzen vom 4. December 1847 an sämtliche Königl. Regierungen, so wie an das Königl. Polizeipräsidium in Berlin (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1847, pag. 332 Nro. 406):

Bei Errichtung von Gebäuden und Lagerung von Materialien in der Nähe von Eisenbahnen sind zur Beseitigung der Feuersgefahr die nachstehenden Vorschriften zu befolgen:

1) Liegt die Eisenbahn mit dem anstossenden Terrain gleich hoch, so dürfen Gebäude, welche nicht mit einer feuersicheren Bedachung versehen sind, so wie Gebäude, in denen leicht entzündbare Gegenstände aufbewahrt werden sollen, nur in einer Entfernung von mindestens 10 Ruthen von der nächsten Schiene (in der Horizontale gemessen) errichtet werden; auch darf innerhalb der gleichen Entfernung die Aufbewahrung leicht entzündbarer Gegenstände auf freiem Felde nicht stattfinden.

Alle andern Gebäude dürfen nur in einer Entfernung von mindestens 5 Ruthen von der nächsten Schiene aufgeführt werden.

2) Liegt die Eisenbahn auf einem Damme, so müssen die unter 1) festgesetzten Entfernungen um das Anderthalbfache der Höhe des Dammes über dem Terrain vergrößert werden. Bei einem 20 Fuss hohen Damm z. B. muss die Entfernung eines Gebäudes der zuerst gedachten Kategorie $10^0 + 1\frac{1}{2} \cdot 20' = 10^0 + 30' = 12\frac{1}{2}$ Ruthe, die Entfernung eines andern Gebäudes aber $5^0 + 1\frac{1}{2} \cdot 20' = 5^0 + 30' = 7\frac{1}{2}$ Ruthen von der nächsten Schiene betragen.

3) Die Regierungen sind ermächtigt, in einzelnen Fällen, in welchen durch die örtlichen Verhältnisse auch bei einer geringeren Entfernung eine Feuersgefahr ausgeschlossen wird, Ausnahmen eintreten zu lassen; sie haben jedoch zuvor die gutachtliche Aeusserung der betreffenden Eisenbahndirection zu erfordern.

4) Wer diesen Bestimmungen zuwider in der Nähe von Eisenbahnen Gebäude errichtet oder Materialien niederlegt, hat deren Fortschaffung auf seine Kosten zu gewärtigen, wird aber ausserdem mit einer Geldbusse von 2 bis 10 Thalern oder im Unvermögensfalle mit verhältnissmässiger Gefängnisstrafe belegt.

5) Auf die zu dem Betriebe der Eisenbahn erforderlichen Gebäude und Materialien findet die vorstehende Polizeiverordnung keine Anwendung.

Circular-Rescript der Königl. Ministerien des Innern und der Finanzen vom 20. März 1848 an sämmtliche Königl. Regierungen, so wie an das Königl. Polizeipräsidium in Berlin (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1848, pag. 133 Nro. 126):

Dieselben Bestimmungen, welche unter 1) der polizeilichen Vorschriften, die Errichtung von Gebäuden und die Lagerung von Materialien in der Nähe von Eisenbahnen betreffend, vom 4. December 1847 für den Fall angeordnet sind, dass die Eisenbahn mit dem anschliessenden Terrain gleich hoch liegt, gelten auch für den Fall, dass die Eisenbahn im Einschnitte liegt.

Jedem, der in der Nähe einer Eisenbahn einen Neubau vornimmt, ist wohl zu rathen, dass er die in der vorstehenden Verfügung vorgeschriebene Entfernung einhält und jedenfalls ohne besondere Erlaubniss der betreffenden Bezirksregierung mit seinem Baue der Bahn nicht näher rückt, weil er sonst, abgesehen von der angedrohten Polizeistrafe, den Abbruch seines Gebäudes gewärtigen muss, ohne irgend welche Entschädigung reclamiren zu können.

Hinsichtlich der bereits in der Nähe einer Eisenbahn bestehenden Gebäude ist ergangen das

Rescript der Königl. Ministerien der Finanzen und des Innern vom 20. März 1848 an die Königl. Regierung zu N. (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1848, pag. 133 Nro. 127):

Auf den Bericht vom 5. Januar c. wird der Königl. Regierung eröffnet, dass die polizeilichen Vorschriften vom 4. December 1847, die Errichtung von Gebäuden und Lagerung von Materialien in der Nähe von Eisenbahnen betreffend, allerdings nur für solche Gebäude gelten, die erst errichtet werden sollen, und also auf die schon vor Anlage der Eisenbahnen vorhandenen Baulichkeiten etc. nicht anzuwenden sind. Rücksichtlich der letztern können allgemeine Bestimmungen nicht erlassen werden, vielmehr muss in jedem einzelnen Falle der Grund der Gefährlichkeit maassgebend bleiben.

Uebrigens wird dabei stets von dem Grundsätze der Verpflichtung der Eisenbahngesellschaften zur Ausführung geeigneter, der Feuersgefahr vorbeugender Vorkehrungen auszugehen sein.

Bei einzeln stehenden Gebäuden kann jedoch, wenn aus dem Brande derselben eine Gefahr für Menschen oder fremdes Eigenthum nicht zu befürchten steht, den Eisenbahngesellschaften eine Einigung mit den Eigenthümern

rücksichtlich der Entschädigung für die Nachtheile, welche das Gebäude durch die Nähe der Bahn auch wegen grösserer Gefahr des Abbrennens erleidet, gestattet werden; doch ist dazu die Zustimmung der betreffenden Polizeibehörde erforderlich.

Hierzu ist zu bemerken, dass die Regierungen unzweifelhaft die Befugniss haben, durch polizeiliche Verordnungen wegen Feuergefahr die Entfernung respective das Zurückziehen solcher Gebäude anzuordnen, welche schon vor dem Baue der Bahn bestanden; in einem solchen Fall hat aber der betroffene Besitzer des Gebäudes, so sehr er auch verpflichtet ist, der Verfügung nachzukommen, doch einen Anspruch auf vollständigen Schadensersatz, obgleich es sich nicht von einer eigentlichen Expropriation handelt. Die Schadensklage würde gegen den Fiskus bei Gericht anzustellen sein, und ein daselbst etwa von der Regierung erhobener Competenz-Conflict für unbegründet erachtet werden müssen, da die Gültigkeit und Verbindlichkeit der polizeilichen Verfügung an sich durch die Klage gar nicht angegriffen wird. Da jedoch der §. 20 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 verfügt:

„dass die Gesellschaft für alle Entschädigungsansprüche, welche in Folge der Bahnanlage an den Staat gemacht, und entweder von der Gesellschaft selbst anerkannt oder unter ihrer Zuziehung richterlich festgestellt werden, verpflichtet sein soll“, so muss die betreffende Eisenbahngesellschaft ohne alle Frage den richterlich festzustellenden Schadensersatz tragen, wenn sie zu dem Process beigeladen wird. Handelt es sich jedoch von einer Staatsbahn, so muss der Fiskus den Schaden ersetzen.

Verhütung von Waldbränden.

Erllass an die Königl. Regierungen zu Königsberg, Danzig, Marienwerder, Posen, Bromberg, Köslin, Erfurt, Münster, Minden, Arnberg, Cöln, Coblenz, Düsseldorf, Aachen, Trier wegen Verhütung von Waldbränden, welche aus Veranlassung des Eisenbahnbetriebes entstehen, vom 11. September 1853 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1853 pag. 252 Nro. 211):

Im Anschlusse erhält die Königl. Regierung Abschrift einer unter dem 27. September 1846 an die Regierungen zu Frankfurt, Stettin, Magdeburg, Liegnitz, Oppeln, Breslau, Merseburg und Potsdam erlassenen Verfügung (Anlage A), betreffend die Verhütung von Waldbränden, welche durch den

Auswurf glühender Kohlen von den Lokomotiven entstehen, zur Nachricht und Nachachtung.

Berlin, den 11. September 1853.

Der Finanzminister
v. Bodelschwingh.

Anlage A.

In der neuern Zeit sind öfters durch den Auswurf glühender Kohlen von den Lokomotiven längst den Eisenbahnen Waldbrände in den Königl. Forsten entstanden, welchen vielleicht hätte vorgebeugt werden können, wenn die erforderlichen Vorsichtsmaassregeln, namentlich bei lange anhaltender trockener Witterung nicht verabsäumt worden wären. Um den hierdurch zu besorgenden Beschädigungen der Königl. Forsten thunlichst vorzubeugen, wird der Königl. Regierung empfohlen, dafür zu sorgen, dass die nöthigen Vorbeugungsmaassregeln überall getroffen werden. Zu dem Ende ist es rathsam, die Forst-Schutzbeamten anzuweisen, dass sie zur Zeit anhaltender Dürre den an den Eisenbahnen gelegenen Theil ihres Schutz-Bezirks wo möglich nach dem jedesmaligen Passiren eines Zuges begehen, und die Directionen der Eisenbahngesellschaften aufzufordern, dass sie ihren Beamten die grösste Vorsicht zur Verhütung von Feuersgefahr einschärfen, und die Bahnwärter anweisen, nach jedem Zuge den zu beaufsichtigenden Theil der Bahn sorgfältig zu revidiren, und etwa sich vorfindende glühende Kohlen etc. auszulöschen.

In mehreren Fällen ist das Feuer dadurch entstanden, dass die aus dem Heerde der Lokomotive ausfallenden Kohlen in die beraseten Gräben der Eisenbahn gefallen sind und das trockne Gras entzündet haben, so dass von hier aus das Feuer in dem Grase und Heidekraut nach den angrenzenden Beständen übergelaufen ist. Um der Entstehung eines Brandes auf diese Weise vorzubeugen, erscheint es angemessen, darauf hinzuwirken, dass der Boden an der Grenze der Bahn in einer Breite von etwa zwei Ruthen von Gras, Moos und Heidekraut etc. frei und stets wund erhalten werde, wo solches für den Zweck rathsam ist. Die Königl. Regierung mag daher die Ausführung dieser in vielen Fällen bewährten Maassregel den Directionen der Eisenbahngesellschaften dringend empfehlen, da es in ihrem eigenen Interesse liegt, durch rechtzeitige Anordnung der zweckdienlichen Vorbeugungsmaassregeln vor grösserer Schadensersatz-Forderung sich zu bewahren.

Berlin, den 27. September 1846.

Ministerium des Königl. Hauses, General-Verwaltung der
Domainen und Forsten.

Thoma.

§. 113.

Droschkenfuhrwerk und Kofferträger.

Aufstellung des Fuhrwerks auf Eisenbahnhöfen.

Rescript des Königl. Ministers des Innern vom 17. Au-

gust 1843 an die Königl. Regierung zu Potsdam (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1843 pag. 250 Nro 332):

Den Eisenbahngesellschaften ist die Befugniss zur expropriationsweisen Erwerbung auch des zu den Bahnhöfen erforderlichen Terrains, wie der Königl. Regierung auf den Bericht vom 30. Juni eröffnet wird, zugleich von dem Gesichtspunkte aus gestattet, dass die Anlage als öffentliche Strasse und resp. als öffentlicher Platz dem Publikum diene, so weit es das Bedürfniss des Verkehrs auf der Eisenbahn erfordert. Ihr Privateigenthum an diesen Plätzen kann die Gesellschaft nur in sofern geltend machen, als dasselbe mit jenem Zwecke nicht in Widerspruch tritt. Die Bequemlichkeit des Publikums erfordert es nun, dass für die Aufstellung von Miethfuhrwerk auf dem Bahnhofe zu Potsdam gesorgt werde, und da ein öffentliches Strassenfuhrwerk dort bereits eingerichtet ist, so liegt es in der Bestimmung desselben, dass eine angemessene Anzahl von Wagen zu den Ankunftszeiten des Dampfwagens auch auf dem Bahnhofe sich aufstelle. Von diesen öffentlichen Wagen ein Stättgeld oder eine anderweitige Abgabe zu fordern, ist die Eisenbahngesellschaft nicht berechtigt, da sie verpflichtet ist, die Auffahrt derselben zu Gunsten des Verkehrs der Passanten zu gestatten und die Benutzung des Bahnhofes zu denjenigen Bedürfnissen einzuräumen, welche jener Verkehr mit sich bringt.

Wenn die Gesellschaft ausser jenen öffentlichen Wagen, deren Zahl nach dem Bedürfnisse und nach der Beschaffenheit des öffentlichen Fuhrwerks von der Polizeibehörde zu bestimmen ist, auch noch andere Wagen, so weit es der Raum gestattet, auffahren lassen will, so steht nichts entgegen, ihr in soweit wegen eines Arrangements mit bestimmten Fuhrleuten gegen Pacht und Stättgeld völlig freie Hand zu lassen.

Die vorstehend entwickelten Grundsätze finden sich in einem Rescripte des Handelsministeriums vom 4. December 1852 an das Eisenbahn-Commissariat zu Cöln wiederholt mit dem Zusatze, dass die Zulassung der städtischen Droschken auf einem Bahnhofe gegen den Willen der betreffenden Eisenbahngesellschaft nicht ohne vorgängige Communication und Verständigung der betreffenden Regierungen mit dem Eisenbahn-Commissariate Statt finden dürfe, indem zur Vermeidung von Collisionen und Inconvenienzen es nothwendig erscheine, dass in allen Fällen, wo es sich um eine bisher nicht bestehende Anordnung in der Benutzung eines Bahnhofes handle, von der Ortsbehörde nicht einseitig eingeschritten werde, falls keine Gefahr im Verzuge sei.

Obige Rescripte beziehen sich zwar nur auf einzelne Fälle; indessen müssen sie um deswillen allgemeine Geltung haben, weil

die ihnen zu Grunde liegenden Principien die richtigen sind. Wenn sich auch die Bahnhöfe im Privat-Eigenthum der Eisenbahngesellschaften befinden, so sind doch die zum Verkehr des Publikums bestimmten Räume, einerlei ob es sich um den Verkehr zu Fuss oder zu Wagen handelt, wenigstens für diejenige Zeit, wo dieser Verkehr mit Rücksicht auf die Abfahrt und Ankunft der Züge der Natur der Sache nach stattfinden muss, einer öffentlichen Strasse oder einem öffentlichen Platze gleichzustellen.

Wenn indessen nach den örtlichen Verhältnissen die Erhebung eines Standgeldes von der Polizeibehörde zugelassen wird, so muss dasselbe ohne Frage der Eisenbahn als der Eigenthümerin des Terrains zu Gute kommen, namentlich da eine weitere polizeiliche Ueberwachung auf den Bahnhöfen deswegen nicht nöthig ist, weil die Eisenbahngesellschaft selbst die Bahnpolizei auf ihre Kosten ausüben lässt.

Ueber die bahnpolizeiliche und sonstige polizeiliche Beaufsichtigung der auf den Bahnhöfen ein Gewerbe treibenden Kofferträger (also auch der sonstigen Gewerbetreibenden, z. B. der Droschkenkutscher) enthält das nachstehende Rescript eine principielle Darstellung.

Rescript der Ministerien des Innern und für Handel, Gewerbe und öffentl. Arbeiten vom 30. Mai 1850 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1850, pag. 194 Nro. 250):

Die Königl. Verwaltung der N. N.schen Eisenbahn hat die Differenz zu unserer Kenntniss gebracht, welche zwischen ihr und dem Magistrate zu N. in Ansehung der Bahnpolizei besteht. Wenn die Königl. Regierung in ihrem Bescheide an die Königl. Verwaltung vom 19. März c. annimmt, dass in dem besondern Falle, der zu dem vorliegenden Conflict Anlass gegeben hat, die Einmischung des Magistrats deshalb gerechtfertigt erscheine, weil die Kofferträger nicht zu den Bahnpolizeibeamten zu zählen, sondern lediglich als Gewerbetreibende zu betrachten, und als solche nur der Aufsicht des Magistrats unterworfen seien, so vermögen wir die Richtigkeit dieser Ausführung nicht anzuerkennen. Der §. 23 des Gesetzes vom 3. November 1838 überträgt die Handhabung der Bahnpolizei nach einem vom Handelsminister zu erlassenden Reglement der Eisenbahngesellschaft. Muss nun zugegeben werden, dass die ordnungsmässige Ausübung des Geschäfts der Kofferträger, insbesondere die Unterdrückung und Ahndung aller Ungebührlichkeiten derselben gegen das Publikum, innerhalb der Bahnhöfe einen Gegenstand der Bahnpolizei bildet, so kann es keinem Zweifel unterliegen, dass die polizeiliche Beaufsichtigung derselben unbedenklich auch der Eisenbahnverwaltung und deren mit

polizeilichen Functionen betrauten Beamten obliegt. *) Dass die Kofferträger selbst nicht zu den Bahnpolizeibeamten gehören, kann hierbei nicht in Betracht kommen. Gleichzeitig muss allerdings auch dem Magistrat, als der die Gewerbepolizei ausübenden Behörde, die Befugniß zugestanden werden, gegen die Kofferträger einzuschreiten, sofern dieselben die allgemeinen Vorschriften verletzen, welche die aus der Uebernahme von Aufträgen ein Gewerbe machenden Personen zu beachten haben. Es folgt hieraus, dass der Magistrat zu N. nicht in der Lage war, der Königl. Eisenbahnverwaltung **) die strengere Beaufsichtigung der Kofferträger in einer Weise aufzugeben, als ob ihm die polizeiliche Beaufsichtigung derselben ausschliesslich zustände. Noch irriger ist die in dem Schreiben vom 28. Februar dahin ausgesprochene Ansicht des Magistrats, dass alle Bahnpolizeibeamte in Ausführung des Reglements seiner Aufsicht unterworfen seien und dass ihm diesen Beamten gegenüber dieselben Befugnisse zustehen, welche er hinsichtlich anderer, ihm untergeordneter Polizeibeamten besitze. Der Magistrat ***) hat im Gegentheil mit der Aufsicht der Bahnpolizeibeamten, welche vor dem 1. Januar 1850 der Direction und dem Eisenbahn-Commissariat zustand (cfr. §. 1 des Regulativs vom 24. November 1848 — oben §. 86 dieses Buchs abgedruckt) und gegenwärtig von der in dieser Beziehung die Befugnisse der Direction und des Eisenbahn-Commissariats in sich vereinigenden Königl. Verwaltung auszuüben ist, nichts zu thun. Wenn in §. 76 des Bahnpolizei-Reglements vom 28. März 1848 gesagt ist, die Aufsicht über die Ausführung des Reglements, stehe, ausser der sonst zuständigen Behörde, dem Königl. Eisenbahn-Commissariate zu, so hat damit in keiner Weise ausgedrückt werden sollen, dass den Localpolizeibehörden die Beaufsichtigung, also auch die Disciplinargewalt über die Eisenbahnpolizeibeamten zustehe, was mit der Natur ihrer Functionen ganz unvereinbar sein würde. In dem neuesten Reglement ist demgemäss, mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Ressort-Regulativs vom 24. November 1848, die Aufsicht über die Ausführung des Reglements ausschliesslich dem Königl. Eisenbahn-Commissariat übertragen werden.

Hiernach wird die Königl. Regierung beauftragt, den Magistrat daselbst und die Königl. Verwaltung der N.N.schen Eisenbahn auf deren Beschwerde anderweit zu bescheiden und Abschrift dieser Bescheide einzureichen.

*) Dieser Satz ist unzweifelhaft richtig; aber die Kofferträger und sonstige Gewerbetreibende stehen, indem sie beaufsichtigt werden, in keinem andern Verhältniss zu den fungirenden Polizeibeamten, als das Publikum überhaupt.

**) Was hier von einer Königl. Direction gesagt wird, gilt ebenso auch der Direction einer Privatgesellschaft gegenüber.

***) Dies gilt von allen sonstigen Local-Polizeibehörden überhaupt.

§. 114.

Zollwesen.

Allgemeines Regulativ

**über die Behandlung des Güter- und Effecten-Transports auf den Eisenbahnen
in Bezug auf das Zollwesen.**

Zur Erleichterung des Verkehrs auf den Eisenbahnen werden, unter Modification der für den gewöhnlichen Verkehr bestehenden Bestimmungen über die Zoll-Abfertigung und Controle, folgende Vorschriften ertheilt.

I. Allgemeine Bestimmungen.

1. Transportmittel.

a) Wie solche beschaffen sein müssen.

§. 1.

Die zum Transport von Frachtgütern und von Passagier-Effecten auf den Eisenbahnen bestimmten Wagen, welche die Zollgrenze überschreiten und deren Ladungen nach Vorschrift dieses Regulativs behandelt werden sollen, müssen so eingerichtet sein, dass sie von der Zollbehörde durch anzulegende Schlösser leicht und so sicher unter Verschluss genommen werden können, dass ohne vorherige Lösung dieses Verschlusses die Oeffnung der Wagen nicht erfolgen kann.

Weder in diesen Güterwagen, noch in den Lokomotiven und den dazu gehörigen Tendern dürfen sich geheime oder schwer zu entdeckende, zur Aufnahme von Gütern oder Effecten geeignete Räume befinden.

Jede Eisenbahnverwaltung hat die ihr zugehörigen Güterwagen an den beiden Längenseiten mit einem ihr Eigenthum an denselben kundgebenden Zeichen und mit einer fortlaufenden Nummer bezeichnen zu lassen.

Befinden sich in einem Güterwagen mehrere von einander geschiedene Abtheilungen, so wird jede der letzteren durch einen Buchstaben bezeichnet. Alle diese Bezeichnungen müssen so gemacht werden, dass sie leicht in die Augen fallen.

Personenwagen, welche die Zollgrenze überschreiten, dürfen, ausser den gewöhnlichen Seitentaschen, besondere zur Aufnahme von Gütern oder Effecten geeignete Räume nicht enthalten.

b) Deren Controlirung.

§. 2.

Die Zollbehörde kann zu jeder Zeit verlangen, dass ihr sowohl die Güter-, wie die Personenwagen, ingleichen die Lokomotiven und Tender, zur Besichtigung gestellt werden. Ergeben sich bei dieser Besichtigung Abweichungen von den in §. 1 enthaltenen Vorschriften, so wird die fernere Benutzung des vorschriftswidrig befundenen Transportmittels von der Zollbehörde untersagt.

2. Stationsplätze und Haltestellen.

§. 3.

Die Punkte, an welchen sich Stationsplätze oder Haltestellen befinden, so wie jede beabsichtigte Vermehrung, Verminderung oder Verlegung derselben werden der Provinzial-Steuerbehörde, in deren Verwaltungsbezirke die Stationsplätze und Haltestellen belegen sind, von der Eisenbahnverwaltung schriftlich angezeigt.

Die Stationsplätze oder Haltestellen, an denen Wagenzüge, auf welche die Vorschriften dieses Regulativs Anwendung finden, anhalten, oder zum Zwecke der Abladung oder Zuladung sich aufhalten sollen, unterliegen der Genehmigung der Provinzialsteuerbehörde. An anderen Punkten dürfen solche Wagenzüge nur im Falle höherer Gewalt anhalten oder Waaren ab- und zuladen.

3. Transportzeit.

§. 4.

Der Transport von Frachtgütern und Passagier-Effecten über die Zollgrenze und innerhalb des Grenzbezirks ist in der Regel auf die Tageszeit (§. 86 der Zollordnung) beschränkt. Tritt das Bedürfniss einer Ausdehnung dieser Transportfrist hervor, so wird dieselbe, diesem Bedürfnisse entsprechend, bewilligt werden.

Wagenzüge, auf welchen vom Auslande eingegangene, noch nicht zollamtlich abgefertigte Gegenstände enthalten sind, dürfen zwischen der Zollgrenze und dem Bestimmungsorte nur auf den von der Provinzial-Steuerbehörde genehmigten Bahnhöfen übernachten und werden daselbst der nöthigen Zollaufsicht unterworfen. Die Eisenbahnverwaltung hat die von der Zollbehörde zu diesem Zwecke für nöthig erachteten Einrichtungen auf ihre Kosten zu treffen.

Von den unter Berücksichtigung vorstehender Bestimmungen festzustellenden Fahrplänen, ingleichen von jeder Abänderung derselben, hat die Eisenbahnverwaltung, bevor solche zur Ausführung kommen, der Provinzial-Steuerbehörde, so wie den Hauptämtern, in deren Bezirken sich Stationsplätze oder Haltestellen befinden, schriftliche Anzeige zu machen.

Von etwa vorkommenden Extrazügen hat die Eisenbahnverwaltung sämmtlichen an der Eisenbahn belegenen Abfertigungsstellen (§. 5) so zeitig schriftliche Anzeige zu erstatten, dass die erforderlichen zollamtlichen Anordnungen noch vor der Ankunft des Zuges getroffen werden können.

4. Abfertigungsstellen.

§. 5.

Die zollamtliche Abfertigung der auf der Eisenbahn ein- und ausgehenden Güter kann nur bei Grenzzollämtern oder bei Hauptämtern im Innern mit Niederlage erfolgen, und zwar bei letzteren nur in dem Falle, wenn diese Güter in dem nämlichen Wagen, beziehungsweise der nämlichen Wagenabtheilung (§. 11), in welchem sie über die Grenze eingegangen sind, und ohne dass un-

terwegs der Verschluss (§. 7) abgenommen oder irgend eine Veränderung mit der Ladung vorgenommen zu werden braucht, bis zur Abfertigungsstelle gelangen. Die zu diesen Abfertigungen befugten Aemter werden von der Provinzial-Steuerbehörde bekannt gemacht.

Auf den für die Abfertigung bestimmten Stationsplätzen hat die Eisenbahnverwaltung diejenigen Einrichtungen zu treffen, welche erforderlich sind, um während der Dauer der Abfertigung den Zutritt des Publikums zu den Räumen, in welchen dieselbe stattfindet, zu verhindern. Auch ist die Eisenbahnverwaltung verpflichtet, auf diesen Plätzen, sowohl zur Revision als zur einstweiligen Niederlegung der nicht sofort zur Abfertigung gelangenden Gegenstände, für Räume zu sorgen, welche von der Zollbehörde dazu als geeignet anerkannt werden. Die zur einstweiligen Niederlegung bestimmten Räume müssen verschliessbar sein, und werden von der Zollbehörde und der Eisenbahnverwaltung unter Verschluss gehalten.

5. Abfertigungsstunden.

§. 6.

Die in den §§. 111 und 112 der Zollordnung festgesetzten Geschäftsstunden werden für die im §. 5 genannten Aemter dahin erweitert, dass die Abfertigung der Passagier-Effecten, so wie der ankommenden und unter Wagenverschluss (§. 7) sofort weiter gehenden Frachtgüter gleich nach dem Eintreffen des Zuges zu jeder Zeit, auch an Sonn- und Festtagen, bewirkt werden muss.

6. Amtlicher Verschluss.

§. 7.

Die Verschliessung der Wagen und einzelner Wagen-Abtheilungen, so wie der in den §§. 4 und 5 erwähnten Räume für die nächtliche Aufbewahrung von Wagenzügen und für die Aufbewahrung von Gütern und Effecten findet mittels besonderer Schlösser Statt.

Die Kosten der Verschluss-Einrichtung und der Schlösser hat die Eisenbahnverwaltung zu tragen.

7. Amtliche Begleitung.

§. 8.

Begleitung der Wagenzüge durch Zollbeamte findet Statt:

1) auf der zwischen der Zollgrenze und dem Grenz-Eingangsamte belegenen Strecke, sofern dieselbe von dem letzteren nicht überzeugend beobachtet werden kann, und zwar

a. beim Eingange immer,

b. beim Ausgange, wenn Güter befördert werden, deren Ausgang amtlich zu erweisen ist,

2) auf allen anderen Strecken, auf welchen dies in einzelnen Fällen vom Abfertigungsamte angeordnet wird.

Den Begleitern muss ein Sitzplatz auf einem der Wagen nach ihrer Wahl, und den von der Begleitung zurückkehrenden Beamten ein Platz in einem der Personenwagen mittlerer Classe unentgeltlich eingeräumt werden.

8. Besondere Befugnisse der oberen Zollbeamten.

§. 9.

Diejenigen Oberbeamten der Zollverwaltung, welche mit der Controle des Verkehrs auf der Eisenbahn und der die Abfertigung desselben bewirkenden Zollstellen besonders beauftragt worden und sich darüber gegen die Angestellten der Eisenbahn durch eine von der Provinzial-Steuerbehörde ausgestellte Legitimationskarte ausweisen, sind befugt, zum Zwecke dienstlicher Revisionen oder Nachforschungen, die Wagenzüge an den Stationsplätzen und Haltestellen so lange zurückzuhalten, als die von ihnen für nöthig erachtete und möglichst zu beschleunigende Amtsverrichtung solches erfordert.

Die bei den Wagenzügen oder auf den Stationsplätzen oder Haltestellen anwesenden Angestellten der Eisenbahnverwaltungen sind in solchen Fällen verpflichtet, auf die von Seiten der Zollbeamten an sie ergehende Anforderung bereitwillig Auskunft zu ertheilen und Hülfe zu leisten.

Nicht minder sind die auf die bezeichnete Art legitimirten Zollbeamten befugt, innerhalb der gesetzlichen Tageszeit alle auf den Stationsplätzen und Haltestellen vorhandenen Gebäude und Localien, so weit solche zu Zwecken des Eisenbahndienstes und nicht bloss zu Wohnungen benutzt werden, ohne die Beachtung weiterer Förmlichkeiten zu betreten und darin die von ihnen für nöthig erachteten Nachforschungen vorzunehmen. Dieselbe Befugniss steht ihnen auf solchen Stationsplätzen und Haltestellen, welche von Nachtzügen berührt werden, auch zur Nachtzeit zu.

Jeder Inhaber einer Legitimationskarte der erwähnten Art muss innerhalb derjenigen Strecke der Eisenbahn, welche auf der Karte bezeichnet ist, in beiderlei Richtungen in einem Personenwagen zweiter Klasse unentgeltlich befördert werden.

II. Besondere Vorschriften über die Abfertigung.

A. Eingang vom Auslande.

1. Verladung der Güter.

§. 10.

Sämmtliche Frachtgüter und Passagier-Effecten, welche auf der Eisenbahn eingehen sollen, müssen schon im Auslande in Güterwagen (§. 1) verladen werden. Bei Ueberschreitung der Landesgrenze dürfen in den Personenwagen sich nur solche und zwar nicht zollpflichtige Kleinigkeiten befinden, welche Reisende in der Hand oder sonst unverpackt bei sich führen. Auf den Lokomotiven und in den dazu gehörigen Tendern dürfen nur Gegenstände vorhanden sein, welche die Angestellten oder Arbeiter der Eisenbahnverwaltung

auf der Fahrt selbst zu eigenem Gebrauche oder zu dienstlichen Zwecken nöthig haben.

Eine Ausnahme hiervon findet nur hinsichtlich der auf der Eisenbahn beförderten Reisewagen der mit dem nämlichen Zuge reisenden Passagiere dahin statt, dass die Reisewagen mit dem darauf befindlichen Gepäck eingehen dürfen.

Güter und Effecten, welche sich ausserdem anderswo, als in den Güterwagen vorfinden, werden als Gegenstand einer verübten Zolldefraude angesehen.

§. 11.

Frachtgüter und Passagier-Effecten, so wie Frachtgüter, welche an verschiedenen Orten zollamtlich abgefertigt werden sollen (§. 5), dürfen nicht in einen und denselben Wagen verladen werden, es sei denn, dass ein Wagen gewählt werde, in welchem sich von einander geschiedene, besonders verschliessbare Abtheilungen (§. 1) befinden, in welche Frachtgüter und Passagier-Effecten, beziehungsweise die nach verschiedenen Abfertigungsorten bestimmten Frachtgüter gesondert verladen werden.

2. Ordnung der Wagen.

§. 12.

Die einen Zug bildenden Wagen müssen möglichst so geordnet werden, dass

- 1) sämtliche vom Auslande eingehende Güterwagen, ohne Unterbrechung durch andere Wagen, hintereinander folgen, und
- 2) die bei dem Grenzzollamte und an den anderen Abfertigungsorten zurückbleibenden Güterwagen mit Leichtigkeit von dem Zuge getrennt werden können.

3. Abfertigung beim Grenzzoll-Amte.

a) Abschliessung des dazu bestimmten Raumes.

§. 13.

Sobald ein Wagenzug auf dem Bahnhofe des Grenzzollamtes angekommen ist, wird der Theil des Bahnhofes, in welchem der Zug anhält, für den Zutritt aller anderen Personen, als der des Dienstes wegen anwesenden Zollbeamten und der Eisenbahnangestellten, abgeschlossen (vergl. §. 5) und der für die mitgekommenen Passagiere bestimmte Ausgang unter die Aufsicht der Zollbehörde gestellt.

Die Zulassung anderer Personen zu dem abgeschlossenen Raume darf erst nach Beendigung der in den §§. 14 bis 17 erwähnten zollamtlichen Verrichtungen stattfinden.

b) Anmeldung der Ladung.

§. 14.

Unmittelbar nachdem der Zug im Bahnhofe zum Stillstand gekommen ist, übergibt der Zugführer oder der den Zug begleitende Packmeister dem

Grenzzollamte vollständige, in deutscher Sprache verfasste und mit Datum und Unterschrift versehene Ladungsverzeichnisse über die Frachtgüter nach dem anliegenden Formulare A.

Die Ladungsverzeichnisse müssen die verladenen Colli nach Verpackungsart, Zeichen oder Nummer, Inhalt und Bruttogewicht in Uebereinstimmung mit den Frachtbriefen nachweisen, die Gesamtzahl derselben angeben, dasjenige Amt bezeichnen, bei welchem die Abfertigung verlangt wird, und die Ladung entweder als gewöhnliches Frachtgut oder als Eilgut bezeichnen. Sie müssen ferner den oder die Wagen oder Wagen-Abtheilungen, in welche die Colli verladen sind, nach Zeichen, Nummer und beziehungsweise Buchstaben angeben.

Ein jedes Ladungs-Verzeichniss darf nur solche Güter enthalten, welche nach einem und demselben Abfertigungsorte bestimmt sind.

Sämmtliche Ladungs-Verzeichnisse sind doppelt anzufertigen; der einen Ausfertigung müssen die Frachtbriefe über die darin verzeichneten Güter beigefügt sein.

Poststücke, welche unter Begleitung eines Staats-Postbeamten in besonderen Wagen befördert werden, bleiben von der Aufnahme in die Ladungs-Verzeichnisse ausgeschlossen.

e) Revision der Personenwagen und Sonderung der Güterwagen.

§. 15.

Während der Berichtigung des Anmeldepunktes (§. 14) werden die Personenwagen, Lokomotiven und Tender revidirt und diejenigen Wagen, deren Ladungen bei dem Grenzzollamte nach den Vorschriften der Zollordnung abgefertigt werden sollen, von denjenigen gesondert, deren Ladungen erst auf weiter gelegenen Stationen (§. 5) diese Abfertigung erhalten sollen.

d) Abfertigung.

aa) Der Passagier-Effecten.

§. 16.

Nachdem die Reisenden aufgefordert worden, die zollpflichtigen Gegenstände, welche sie bei sich führen, zu deklariren, werden die Effecten derselben revidirt und nach bewirkter Verzollung der vorgefundenen zollpflichtigen Gegenstände, in freien Verkehr gesetzt. Die Effecten der mit demselben Zuge weiter fahrenden Reisenden gehen bei dieser Abfertigung den Effecten derjenigen Reisenden vor, welche die Eisenbahn am Grenzeingangsamte verlassen.

Finden sich bei einzelnen weiter gehenden Reisenden zollpflichtige Gegenstände in solcher Mannigfaltigkeit oder Menge vor, dass deren sofortige Abfertigung mehr Zeit erfordern würde, als zum Verweilen des Wagenzuges bestimmt ist, so müssen dergleichen Gegenstände einstweilen zurückbleiben, um — auf vorgängige Deklaration des Reisenden oder eines Beauftragten desselben — nach dem Abgange des Zuges abgefertigt und mit dem nächstfolgenden Wagenzuge weiter befördert zu werden.

Als Passagiereffekten im Sinne dieses Regulativs werden nur diejenigen Effekten angesehen, deren Eigenthümer sich als Reisende in dem nämlichen Wagenzuge befinden. Reise-Effekten, welche ohne gleichzeitige Beförderung ihres Eigenthümers auf der Eisenbahn transportirt werden, gehören zu dem Frachtgute.

§. 17.

bb. Der auf der Eisenbahn weitergehenden Güterwagen.

Demnächst werden die Wagen, in welchen sich die zur Abfertigung bei den verschiedenen Abfertigungsstellen im Innern (§. 5) bestimmten Frachtgüter befinden, nach der Vorschrift in §. 7 unter amtlichen Verschluss gesetzt.

Der Zugführer, unter dessen Leitung der Zug vom Grenz-Eingangsamte weiter geht, oder der den letzteren begleitende Packmeister unterzeichnet die nach Vorschrift des §. 14 über die Ladung dieser Wagen übergebenen Ladungs-Verzeichnisse und übernimmt dadurch in Vollmacht der Eisenbahn-Verwaltung die Verpflichtung, die in diesen Verzeichnissen genannten Wagen zur planmässigen Zeit, in vorschriftsmässigem Zustande und mit unverletztem Verschlusse den betreffenden Abfertigungs-Aemtern zu stellen, widrigenfalls aber für die Entrichtung des höchsten tarifmässigen Eingangzoll von dem Gewichte der in dem Verzeichnisse nachgewiesenen Waaren zu haften.

B. Es werden sodann sowohl die Ladungs-Verzeichnisse mit den dazu gehörigen Frachtbriefen, als auch die Schlüssel zu den zum Wagen-Verschlusse verwendeten Schlössern amtlich verschlossen, an die betreffenden Abfertigungsstellen adressirt und nebst den vom Grenz-Zollamte nach dem anliegenden Formulare B. ausgefertigten Ansage-Zetteln dem Zugführer, beziehungsweise Packmeister zur Abgabe an die Abfertigungsstellen gegen Bescheinigung übergeben. Die von dem Zugführer, beziehungsweise Packmeister in Vollmacht der Eisenbahn-Verwaltung übernommene Verpflichtung soll sich auf die richtige Ablieferung der Schlüssel mit unverletztem Verschlusse dergestalt ausdrücklich mit beziehen, dass die unterbliebene Ablieferung oder die Verletzung des Verschlusses derselben für die Eisenbahn-Verwaltung und ihren Bevollmächtigten die nämlichen rechtlichen Folgen nach sich zieht, wie die unmittelbare Verletzung des Verschlusses derjenigen Wagen, zu welchen die dem Bevollmächtigten unter Verschluss anvertrauten Schlüssel gehören.

§. 18.

cc. Der zurückgebliebenen Frachtgüter.

Nach Abfertigung des weiter gehenden Wagenzuges, jedenfalls vor Ankunft des nächstfolgenden Zuges, sind die zurückgebliebenen Frachtgüter dem Grenz-Zollamte Seitens der Eisenbahn-Verwaltung durch einen dazu von ihr Bevollmächtigten nach den Vorschriften der Zoll-Ordnung zu deklariren, worauf die Abfertigung nach eben diesen Vorschriften erfolgt.

Sollte in einzelnen Fällen die Abfertigung nicht am nämlichen Tage vollständig bewirkt werden können, so werden die Güter unter Mitverschluss des Grenz-Zollamtes (§. 5) aufbewahrt.

4. Abfertigung bei den weiteren Abfertigungsstellen.

a) Abschliessung des dazu bestimmten Raumes und Sonderung der Güterwagen.

§. 19.

Gleich nach der Ankunft des Wagenzuges auf dem Bahnhofe der Abfertigungsstelle übergibt der Zugführer, beziehungsweise Packmeister dem Zoll- (Steuer-) Amte die an dasselbe adressirten Schlüssel und Papiere (§. 17). Der nach §. 5 zur Abfertigung bestimmte Theil des Bahnhofes wird abgeschlossen und nach den Bestimmungen im §. 13 so lange verschlossen gehalten, bis die Sonderung derjenigen Wagen, deren Ladungen zur Abfertigung bestimmt sind, von den mit dem nämlichen Zuge ohne Abfertigung weiter gehenden Wagen erfolgt ist.

b) Abfertigung der zurückgebliebenen Frachtgüter.

§. 20.

Die zur Abfertigung bestimmten Wagen werden in Beziehung auf ihren Verschluss und ihre äussere Beschaffenheit revidirt.

Vor Ankunft des nächstfolgenden Zuges werden die Frachtgüter dem Abfertigungs-Amte Seitens der Eisenbahnverwaltung durch einen von ihr Bevollmächtigten declarirt. Declaration und Abfertigung erfolgt nach den für die Declaration und Abfertigung an der Grenze bestehenden gesetzlichen Vorschriften.

Sollte in einzelnen Fällen die Abfertigung nicht am nämlichen Tage vollständig bewirkt werden können, so werden die Güter in der unter Mitverschluss der Zollbehörde stehenden Niederlage (§. 5) aufbewahrt.

Hat sich bei der Revision der Wagen in Beziehung auf ihren Verschluss und ihre äussere Beschaffenheit, so wie bei der Entladung der Wagen zu einer Beanstandung keine Veranlassung ergeben, so erfolgt die Erledigung des Ladungs-Verzeichnisses und Ansagezettels und deren Rücksendung an das Grenz-Zollamt.

c) Verschlussverletzung.

§. 21.

Bei eingetretener Verletzung des Verschlusses kann, in Folge des Ladungs-Verzeichnisses (§. 17) für die nach Inhalt dieses Verzeichnisses in den Wagen verladenen Güter die Entrichtung des höchsten Eingangszolls verlangt werden.

Wird der Verschluss nur durch zufällige Umstände verletzt, so kann der Zugführer bei dem nächsten competenten Zoll- oder Steuer-Amte auf genaue Untersuchung des Thatbestandes, Revision der Waaren und neuen Verschluss antragen.

Er lässt sich die darüber aufgenommenen Verhandlungen zur Weiterbeförderung an diejenige Abfertigungs-Stelle aushändigen, welcher der Wagen zur Abfertigung zu stellen ist. Die dieser Abfertigungs-Stelle vorgesetzte Provinzial-Steuerbehörde wird alsdann entscheiden, in wie fern die angegebene Folge des verletzten Verschlusses eintreten soll oder zu mildern ist.

B. Ausgang nach dem Auslande.

1. Gegenstände, welche einem Ausgangszolle unterliegen.

§. 22.

Ausgangszollpflichtige Güter dürfen nur nach vorheriger zollordnungsmässiger Declaration und Revision, und nachdem der Ausgangszoll bei einer zu dessen Erhebung befugten Zoll- oder Steuerstelle entweder entrichtet oder sichergestellt ist, auf der Eisenbahn nach dem Auslande befördert werden.

Die solchergestalt abgefertigten Güter können an denjenigen Stationsorten, wo sich eine Abfertigungsstelle befindet, auch unter amtlicher Aufsicht in Güterwagen (§. 1) verladen und unter Verschluss der Wagen (§. 7), so wie der Schlüssel und Abfertigungspapiere (§. 17) in der Art direct nach dem Auslande abgefertigt werden, dass bei dem Grenz-Ausgangs-Amte nur die Recognition und Lösung des Verschlusses, beziehungsweise die Entrichtung des Ausgangszolles stattfindet.

Andere Güter dürfen in diese Güterwagen nicht mit verladen werden.

2. Waaren, deren Ausgang amtlich zu erweisen ist.

§. 23.

Bei der Ausfuhr von Gütern, deren Ausgang amtlich bescheinigt werden muss, findet sowohl im Versendungs- als im Ausgangsorte das Verfahren nach der Zollordnung Statt.

C. Transport im Inlande.

1. Waaren im freien Verkehr.

§. 24.

Die zollgesetzlichen Bestimmungen in Beziehung auf die Legitimation des Transports im Grenzbezirke und im Binnenlande kommen auch bei Versendungen mittels der Eisenbahn zur Anwendung.

Nur zum Transport von Gegenständen auf der Eisenbahn aus dem Binnenlande in den Grenzbezirk wird der in der Zoll-Ordnung vorgeschriebene Ausweis durch Legitimationsscheine nicht gefordert, dagegen haben die Eisenbahnverwaltungen ihre Register über die beförderten Frachtgüter der Zoll-Steuerbehörde auf Verlangen vorzulegen.

2. Uebergangssteuerpflichtige Waaren.

§. 25.

Gegenstände, welche bei dem Uebergange aus einem Vereinslande, beziehungsweise aus einem Steuergebiete in das andere einer Uebergangs-Abgabe oder einer innern indirecten Steuer unterliegen, dürfen nur dann nach einem solchen Vereinslande oder Steuergebiete auf der Eisenbahn befördert werden, wenn sie mit den erforderlichen zoll- oder steueramtlichen Abfertigungen für den Transport versehen sind.

3. Waaren, auf welchen ein Zollanspruch haftet.

§. 26.

Wenn Güter, auf welchen ein Zoll-Anspruch haftet, mit Begleitscheinen

oder anderen, dieselben vertretenden Bezettelungen von einem Orte, in welchem sich eine Abfertigungsstelle (§. 5) befindet, nach einem anderen an der Eisenbahn belegenen Orte, in welchem ein Hauptamt mit Niederlage seinen Sitz hat, mittels der Eisenbahn versendet werden sollen, so können sie unter amtlicher Aufsicht in Güterwagen (§. 1) verladen und unter Verschluss der Wagen (§. 7), so wie der Schlüssel und Abfertigungs-Papiere (§. 17) in der Art nach dem Bestimmungsorte abgefertigt werden, dass der Wagen-Verschluss die Stelle des Collo-Verschlusses vertritt.

Andere Güter dürfen in diese Güterwagen nicht mit verladen werden.

III. Strafen.

§. 27.

Die Bestimmungen des Zoll-Strafgesetzes kommen auch bei dem Transporte auf den Eisenbahnen in Anwendung. Sofern nach den Bestimmungen dieses Gesetzes keine höhere Strafe verwirkt ist, werden Uebertretungen der Vorschriften dieses Regulativs durch Ordnungsstrafen geahndet.

Jede Eisenbahnverwaltung hat, in Gemässheit des Zoll-Strafgesetzes, für ihre Angestellten und Bevollmächtigten rücksichtlich der Geldbussen, Zollgefälle und Processkosten zu haften, in welche diese Personen wegen Verletzung der bei Ausführung der ihnen von den Eisenbahnverwaltungen übertragenen Verrichtungen zu beobachtenden Vorschriften der Zollgesetze und dieses Regulativs verurtheilt worden sind.

IV. Vorbehalt von Abänderungen.

§. 28.

Es bleibt vorbehalten, die Bestimmungen dieses Regulativs denjenigen Abänderungen zu unterwerfen, welche die Erfahrung über den Verkehr auf den Eisenbahnen als im Interesse der Zollsicherheit oder der Verkehrs-Erleichterung nothwendig oder zweckmässig ergeben möchte.

Berlin, den 21. September 1852.

Der Finanz-Minister:

von Bodelschwingh.

A.

(Berlin-Hamburger Eisenbahn.)

Ladungs-Verzeichniss Nro. (104.)

für in (3 Wagen oder Wagenabtheilungen) befindliches, zum (Güter-) Zuge
Nro. (911) gehöriges (Fracht- oder Eil-) Gut.

Der unterzeichnete Beauftragte der (Berlin-Hamburger) Eisenbahnverwaltung zeigt dem (Königlich Preussischen Hauptzoll-) Amte zu (Wittenberge) hierdurch an, dass er die umstehend bezeichneten, aus dem Auslande kommenden und zur zollamtlichen Abfertigung in (Berlin) bestimmten Güter, und zwar in den Güterwagen:

Nro. (23)

Nro. (28)

geladen hat.

Nro. (31)

Nro (319.) (B)

(Ansage-Zettel.)

Der Bevollmächtigte der (Berlin - Hamburger) Eisenbahn - Verwaltung (N. N.) führt (drei) Wagen, welche zur Abfertigung bei dem (Hauptsteuer-) Amte zu (Berlin) bestimmt, mit (zwanzig) Colli Güter beladen und, wie unten bemerkt, bezeichnet und verschlossen sind.

Hierbei ein versiegeltes Paket mit (zehn) Stück Ladungs - Verzeichnissen und (vierzehn) Stück Frachtbriefen, so wie (drei) Schlüssel, amtlich in einer (ledernen Tasche) durch (zwei Bleie) verschlossen.

Die Abfahrt ist heute (Vor)mittag um (6) Uhr (30) Minuten erfolgt.

Zollverschluss.

(1) Wagen Nro. (23) Schlösser (zwei)

(1) „ „ (28) „ (drei)

(1) „ „ (31) „ (ein)

(Wittenberge,) den (19)ten (Juli) 18(51.)

(Königlich Preussisches Hauptzoll-)Amt.

Erledigungs - Attest.

Die umstehend verzeichneten Wagen sind uns heute (Vor)Mittag 9 Uhr mit unverletztem Verschlusse und in vorschriftsmässigem Zustande übergeben worden. Ingleichen:

- 1) ein versiegeltes Paket mit Abfertigungs-Papieren,
- 2) (drei) Schlüssel zu den Wagen unter dem umstehend bezeichneten Verschlusse.

Die Fracht ist weiter nachgewiesen:

(Berlin,) den (20)ten Juli 18(51.)

(Königlich Preussisches Hauptsteuer-)Amt.

Anweisung

zur Ausführung des allgemeinen Regulativs über die Behandlung des Güter- und Effecten-Transports auf den Eisenbahnen in Bezug auf das Zollwesen.

1 zu §. 1 des Regulativs.

Die an den Personenwagen vorkommenden Einrichtungen zur Erwärmung des Fussbodens sollen durch die Vorschrift im letzten Absatze dieses Paragraphen nicht unbedingt ausgeschlossen werden. Sie müssen jedoch dem Grenzübergangs-Amte besonders angemeldet werden und so beschaffen sein, dass sie ohne Schwierigkeit einer Revision unterworfen werden können. Diese Revision muss jederzeit geschehen, sofern nicht jene Behältnisse, während sie ausser Gebrauch sind, unter amtlichem Verschluss gehalten werden.

2 zu §. 2.

Die häufige und sorgfältige Besichtigung der Wagen wird zur besondern Pflicht gemacht. Es werden durch die Provinzial-Steuerbehörde für jede Eisenbahn, so weit es nicht schon geschehen ist, diejenigen Zoll- und Steuerstellen bezeichnet werden, welche mit der Prüfung der vorschriftsmässigen Einrichtung der Wagen, Lokomotiven und Tender besonders beauftragt sind.

3 zu §. 4.

Die Genehmigung zur regelmässigen Beförderung von Frachtgütern und Passagier-Effecten über die Zollgrenze und innerhalb des Grenzbezirks ausser der gesetzlichen Tageszeit kann nur von der Provinzial-Steuerbehörde ertheilt werden.

Bei ausserordentlichen, durch besonderen Andrang veranlassten Güterzügen, so wie, im Falle unverschuldeter Verspätung, bei regelmässigen Güterzügen, ist der Vorstand des Grenzzollamtes zur Ertheilung dieser Genehmigung befugt. Bei ausserordentlichen Personenzügen, mit welchen keine Frachtgüter, sondern nur Passagier-Effecten befördert werden, bedarf es nur der im letzten Absatze des §. 4 vorgeschriebenen Anzeige.

4 zu §. 5.

A. Wo der Schienenstrang nicht bis zum Dienstlocale des Hauptamtes geführt ist, wird in der Regel auf dem Bahnhofe eine Abfertigungsstelle errichtet werden, welche unter Leitung eines Oberbeamten, im Namen, unter der Controle und mit den Befugnissen des Hauptamtes fungirt.

Wo jedoch die Errichtung einer solchen Abfertigungsstelle mit Rücksicht auf den Umfang des vorhandenen Verkehrs nicht erforderlich erscheint, werden die unter Wagenverschluss eingegangenen Güter, nach vorheriger Abgabe verbindlicher Zolldeklarationen, unter Leitung eines Hauptamts-Assistenten oder eines höher gestellten Beamten, aus dem Eisenbahnwagen in einen verschlussfähigen Wagen verladen und, unter Verschluss dieses Wagens und Personalbegleitung, zur gewöhnlichen hauptamtlichen Revisions- und Abfertigungsstelle gebracht, wo die weitere Behandlung nach Vorschrift des §. 20 des Regulativs stattfindet. Die Umladung erfolgt auf Grund der abgegebenen Deklaration und unter Vergleichung der Colli nach Zahl, Zeichen, Nummer und Verpackungsart mit den Angaben in der Deklaration. Auch muss die Revision des Verschlusses und der Beschaffenheit der angekommenen Wagen von den mit der Beaufsichtigung der Ausladung beauftragten Steuerbeamten bewirkt und bescheinigt werden. Eine weitere Zollabfertigung findet auf einem solchen Bahnhofe nicht Statt.

B. Als Ausnahme von der Bestimmung im §. 5 ist eine Umladung von Frachtgütern oder zollordnungsmässige Abfertigung der letzteren, mit Genehmigung des Finanz-Ministerii zulässig an Orten:

a. wo zwei Eisenbahnen zusammentreffen, deren Constructionen den Uebergang der Güterwagen der einen auf die andere nicht gestatten;

b. wo das Durchlaufen der über die Zollgrenze eingegangenen Güterwagen bis zum Bestimmungsorte ihrer Ladung, vermöge zu grosser Länge des Weges, in Rücksicht entweder auf die Sicherheit des Transportes (Haltbarkeit des Fuhrwerks), oder auf zu grosse Verwicklung zwischen verschiedenen Eisenbahnverwaltungen, welche einander die Transportwagen zu stellen hätten, für unthunlich zu erachten ist.

Die Umladung muss unmittelbar aus dem über die Zollgrenze eingegangenen in den zur Weiterbeförderung bestimmten Güterwagen unter Aufsicht von Steuerbeamten, welche über das Ergebniss der Revision des Verschlusses und der Beschaffenheit der entladenen Wagen eine Bescheinigung zu ertheilen haben, ferner in einem während der Umladung vollständig abzuschliessenden Raume erfolgen. Auch müssen die Eisenbahnverwaltung, welche die umgeladenen Güter weiter befördert, beziehungsweise deren Beamte in diejenigen Verpflichtungen eintreten, welche die Verwaltung der Grenzeisenbahn, beziehungsweise deren Beamte hinsichtlich jener Güter der Steuerverwaltung gegenüber übernommen hatten. Treten Unglücksfälle ein, welche die Weiterbeförderung der Güter in dem nämlichen Güterwagen nicht gestatten, so kann, nach Befinden der Umstände, die Umladung aus dem verunglückten in einen andern Wagen ohne zollamtliche Abfertigung, oder die zollamtliche Abfertigung erfolgen.

C. Die zur einstweiligen Niederlegung der sofort zur Abfertigung gelangenden Gegenstände bestimmten Räume haben nicht die zollgesetzlichen Eigenschaften von Niederlagen unverzollter Waaren, und es ist darauf zu halten, dass die Niederlegung von Gegenständen in denselben nicht länger dauert, als dies der Zweck dieser Niederlagen nothwendig mit sich bringt.

5. zu §. 8.

Von der Befugniss, die verschlossenen Wagen in einzelnen Fällen auch diesseits des Grenz-Eingangs-Amtes noch begleiten zu lassen, ist dann und wann unvernünftiger, besonders aber dann Gebrauch zu machen, wenn eine bestimmte Veranlassung vorliegt, welche die Begleitung als im Zollinteresse nothwendig erscheinen lässt, z. B. wenn unabgefertigte Güter ausnahmsweise (vergl. Nr. 6.) auf offenen Wagen befördert werden, oder wenn, auch bei ausschliesslicher Anwendung der Coulissenwagen, ein Grund zum Verdacht vorhanden ist.

6. zu §. 10.

Die Benutzung offener Wagen zur Beförderung ausländischer Güter über die Zollgrenze und weiter in das Innere ist zwar nicht allgemein auszuschliessen, indem manche Waaren theils wegen ihres Volumens, (z. B. Maschinentheile, Dampfkessel, Roheisen) theils wegen ihrer sonstigen Beschaffenheit (z. B. Thran, Heringe, Steinkohlen) in Coulissenwagen nicht verladen werden können; sie ist jedoch immer nur als Ausnahme und zwar nur in solchen

Fällen zu gestatten, in welchen die Beschaffenheit der Waaren deren Beförderung in anderen, als in offenen Wagen durchaus unzulässig macht.

In Beziehung auf den Verschluss solcher Wagen lässt sich eine allgemein anwendbare Bestimmung nicht treffen. Die mit Thran, Heringen und dergleichen Gegenständen beladenen Wagen werden mit Decken von Leder oder getheerter Leinwand zu versehen, und es wird der amtliche Verschluss durch eiserne Ketten oder Stäbe und zwar in der Art zu bewirken sein, dass nach Anlegung desselben keine Gegenstände unter der Decke verborgen oder hervorgezogen werden können. Wagen, auf welchen z. B. grosse Maschinentheile oder Dampfkessel befördert werden, werden nur mit einer amtlichen Verschnürung oder Verbleiung versehen werden können. Bei noch anderen Transporten endlich, z. B. von Steinkohlen, wird es das Zollinteresse nicht gefährden, wenn gar kein Verschluss eintritt.

Auch hinsichtlich der zollamtlichen Abfertigung der in offenen Wagen eingehenden Waaren kann ein verschiedenes Verfahren angemessen erscheinen. Während es unbedenklich ist, Waaren, welche in der vorher angegebenen Weise unter Decken-Verschluss oder amtliche Verschnürung oder Verbleiung genommen werden, bei der Abfertigung ganz ebenso zu behandeln, als wenn sie in verschlossenen Coulistenwagen befördert würden, kann es rathlich sein, darauf zu halten, dass Waaren, bei welchen ein Verschluss nicht zweckmässig erscheint, und bei deren Beförderung es auf besondere Schnelligkeit nicht ankommt, z. B. Steinkohlen, gleich an der Grenze in freien Verkehr gesetzt werden.

Soweit es erforderlich ist, werden dieserhalb die betreffenden Grenz-Eingangsamter von der Provinzial-Steuer-Behörde mit besonderer Anweisung versehen werden.

7. zu §. 14.

Es kann über jeden einzelnen Wagen, beziehungsweise über jede Wagenabtheilung ein besonderes oder über sämmtliche nach demselben Abfertigungsorte bestimmte Wagen ein einziges Ladungsverzeichniss, oder es können auch mehrere Ladungsverzeichnisse ausgefertigt werden.

Eine Abänderung des in dieser Beziehung einmal bestehenden Verfahrens bedarf der Genehmigung der Provinzial-Steuer-Behörde.

8. zu §. 16.

Von der im §. 16 ausgedrückten Regel, nach welcher alle Passagiereffecten gleich beim Grenzeingangsamte abzufertigen sind, kann, soweit es nicht schon geschehen ist, auch ferner mit Genehmigung des Finanz-Ministerii eine Ausnahme da zugelassen werden, wo dies im Interesse des Reiseverkehrs erforderlich erscheint.

Die Aemter im Innern, bei welchen dann diese Abfertigung erfolgt, haben dabei das im §. 16. vorgeschriebene Verfahren zu beobachten.

Es können zwar alsdann sämmtliche noch nicht abgefertigte Passagier-Effecten, ohne Rücksicht auf den Ort, an welchem sie zur Abfertigung ge-

langen sollen, in denselben Wagen verpackt, es muss jedoch dem Grenzeingangsamte eine Anmeldung über diese Effekten übergeben werden, welche dieselben nach der Stückzahl und nach den Orten, an denen deren Eingangsabfertigung Statt finden soll, getrennt nachweist und welche dem Ansagezettel (§. 17) beigelegt wird.

An den über die Zollfreiheit von Reise-Effekten im Zolllarif enthaltenen Vorschriften wird durch die Bestimmung im letzten Absatze des §. 16. nichts geändert.

9. zu §. 17.

Der Zugführer, unter dessen Leitung der Zug vom Grenzeingangsamte weiter geht, beziehungsweise der den Zug begleitende Packmeister übernimmt die im §. 17. ausgedrückte Verpflichtung durch Unterzeichnung des betreffenden Vermerks auf dem im §. 14. des Regulativs in Bezug genommenen Formulare.

Das Duplikat des Ladungsverzeichnisses bleibt als Registerbelag zurück, um gegen das erledigte Ladungsverzeichniss ausgetauscht zu werden.

Um die missbräuchliche Benutzung der dem Zugführer oder Packmeister zu übergebenden Schlüssel zu verhindern, sind dort, wo die verschiedenen Aemter nicht mit gleichen Schlüsseln zu denselben Schlössern versehen sind, also die Mitsendung der Schlüssel erforderlich ist, die letzteren in eine amtlich zu verschliessende Tasche, Kiste u. s. w. zu verpacken.

10. zu §§. 16 und 17.

Hinsichtlich der zollamtlichen Behandlung der mittelst der Eisenbahn eingehenden Postgüter bewendet es bei den bestehenden allgemeinen, oder den besonders erlassenen Vorschriften.

11. zu §. 18.

Der Bevollmächtigte, welcher Namens der Eisenbahnverwaltung nach Vorschrift dieses §. und des §. 20. die Frachtgüter zu declariren hat, braucht nicht die Eigenschaften eines Eisenbahnbeamten — also bei Staats-Eisenbahnen nicht die Eigenschaft eines Staatsbeamten — zu besitzen.

Für die von ihm etwa verwirkten Strafen, Prozesskosten und Gefälle hat jedoch die Eisenbahnverwaltung, nach Maassgabe des Zollstrafgesetzes, subsidiarisch zu haften.

12. zu §. 19.

Die im §. 17 des Regulativs getroffene Bestimmung, nach welcher die Beamten, beziehungsweise die Verwaltung der Grenz-Eisenbahn die Verhaftung für die civilrechtlichen Folgen jeder bis zum Bestimmungsorte der Wagen vorkommenden Verschlussverletzung zu übernehmen hat, setzt voraus, dass die Verwaltungen derjenigen Eisenbahnen, auf welchen unabgefertigte Güter in dem nämlichen Wagen befördert werden, sich zur gemeinsamen Tragung der aus jener Verhaftung folgenden Ausgaben vereinigen. Um das Zustandekommen einer solchen Einigung und die demnächstige Ausführung der zu vereinbarenden Bestimmungen zu erleichtern, werden die Abfertigungsämter allgemein

angewiesen, sich vor Abgang jedes Zugs von dem vorschriftsmässigen Zustande des Verschlusses der mit dem Zuge weiter gehenden Wagen zu überzeugen und, wenn dies von den Eisenbahnverwaltungen gewünscht wird, die erfolgte Revision und den Befund des Verschlusses auf einem mit dem Transport angekommenen oder demselben beizugebenden Laufzettel zu bescheinigen.

13. zu §. 20.

Hat sich kein Grund zu einer Beanstandung ergeben, so wird das Ladungsverzeichniss durch Unterschrift des betreffenden Vermerks auf dem Formulare von Seiten des Abfertigungs-Amtes erledigt, und nebst dem Ansagezettel, an das Grenz-Eingangsammt zum Austausch gegen das dort befindliche Duplicat des Ladungsverzeichnisses zurückgesendet.

Liegt ein Grund zu einer Beanstandung vor, so sind die erforderlichen Erörterungen mit möglichster Beschleunigung anzustellen.

14. zu §. 21.

Die Aemter, welche im Falle einer Verschlussverletzung zur Wiederanlegung des Verschlusses befugt sind, werden öffentlich bekannt gemacht.

15. zu §. 22.

Wenn der Entrichtung des Ausgangszolles bei dem Amte des Absendungsortes die Sicherstellung des Zolles vorgezogen wird, so hat der Versender bei der Abfertigungsstelle, unter Anmeldung und Gestellung der Waaren, einen Legitimationsschein zu lösen und denselben, mit der Bescheinigung des Grenz-Zollamtes über die erfolgte Abgaben-Entrichtung versehen, innerhalb bestimmter Frist Behufs Löschung der gestellten Sicherheit zurückzuliefern.

16. zu §. 23.

An Stationsorten, wo sich Abfertigungsstellen (§. 5) befinden, dürfen Güter, deren Ausgang amtlich bescheinigt werden muss, ohne Colloverschluss, beziehungsweise nach Abnahme des letzteren, unter Aufsicht der Zollbehörde in die dazu bestimmten verschliessbaren Wagenräume eingeladen und letztere verschlossen werden. Die Zuladung anderer Güter in solche Räume ist nicht gestattet. Das Amt am Versendungsorte hat bezüglich der Revision solcher Waaren alle diejenigen Handlungen vorzunehmen, welche instructionsgemäss (§. 62 des Begleitschein-Regulativs) dem Grenz-Ausgangs-Amte obliegen. Auf der amtlichen Bezettelung der Güter (Begleitschein, Uebergangsschein, Declarationsschein etc.), welche dem Zugführer zu übergeben ist, wird das Einladen der Waaren und der Verschluss des Wagens, so wie der Abgang des letzteren auf der Eisenbahn, von dem Amte des Versendungsortes, dagegen die mit unverletztem Verschlusse erfolgte Ankunft beim Grenz-Ausgangsamte, so wie der Ausgang über die Grenze von dem Grenz-Zollamte, beziehungsweise den Begleitungsbeamten bescheinigt.

17. zu §. 24.

Wenn eine Eisenbahn Orte berührt, in welchen Mahl- und Schlachtsteuer, oder eine Gemeindeabgabe von einzelnen eingehenden Gegenständen er-

haben wird, so sind die auf der Eisenbahn in solche Orte eingehenden Gegenstände den für die Erhebung und Controlle der Steuer und Abgabe in diesen Orten bestehenden Einrichtungen und Anordnungen unterworfen.

Berlin, den 21. September 1852.

Der Finanz-Minister:
von Bodelschwingh.

§ 115.

Uhren-Regulirung.

Circular-Rescript des Finanz-Ministeriums an sämtliche Königl. Eisenbahn-Commissarien und sämtliche Regierungen, betreffend die Aufstellung von Normal-Uhren für den Eisenbahn-Betrieb, vom 18. Januar 1848 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1848, pag. 55 Nro. 59):

Je mehr die Eisenbahnen mit einander in Verbindung treten, desto mehr stellt sich das Bedürfniss heraus, die Uebelstände zu beseitigen, welche entstehen müssen, wenn die aus der geographischen Lage der einzelnen Orte entspringenden Zeit-Differenzen beim Eisenbahnbetriebe unberücksichtigt bleiben. Eine zweckmässige Regulirung dieser Angelegenheit erscheint aber nur erreichbar, wenn in Zukunft durchgängig darauf gehalten wird, dass die öffentlichen Uhren auf den Stationen überall die mittlere Zeit der betreffenden Orte zeigen und dass alle für das Publikum bestimmten Ankündigungen, Fahrpläne und dergl. nach der mittleren Zeit der verschiedenen Orte aufgestellt werden. Zu diesem Behufe ist die Zusammenstellung einer Tabelle (Anlage A) über die auf den Stationen der Eisenbahnen und der Haupt-Poststrassen bei Stellung der Uhr gegen mittlere Berliner Zeit zu berücksichtigenden Differenzen veranlasst worden, von welcher für jede der zu Ihrem Geschäftsbereiche gehörigen Eisenbahngesellschaften drei Abdrücke hier beigefügt sind. Es wird hiernach leicht, wenn die Berliner oder die mittlere Zeit eines andern in dem Verzeichniss enthaltenen Orts durch zuverlässige Curs-Uhren oder dereinst durch elektrische Telegraphen auf andere Stationen übertragen ist, die auf den letztern befindlichen Uhren richtig zu reguliren. Für die Organisation des Betriebes selber wird es ausserdem erforderlich sein, auf jeder Bahn eine Normal-Uhr anzunehmen, deren angemessene Wahl den Eisenbahndirectionen überlassen bleiben kann, nach welcher die Uhren der Lokomotivführer und Schaffner gestellt, so wie der Gang der Züge controlirt wird und deren regelmässige Abweichung von den einzelnen Stations-Uhren den Beamten bekannt ist. Nach dieser Normal-Bahnuhr werden dann auch die Fahrpläne der für die Fahrstrecken und Aufenthalte wirklich erforderlichen Zeit entsprechend bequem berechnet und demnächst mit Hülfe der Tabelle auf die mittlere Zeit der betreffenden Stationen (selbstredend unter Abrundung der Minutenbrüche auf volle Minuten) reducirt werden können. Für die specielle Einrichtung wird die Praxis bald einfache und zweckmässige Formen an die Hand geben.

Sie werden hiernach beauftragt, die Directionen der Eisenbahngesellschaften Ihres Geschäftskreises unter Mittheilung der fraglichen Tabelle zu veranlassen, mit dem 1. April d. J. beginnend, die öffentlichen Uhren auf den Eisenbahn-Stationen nach der mittleren Zeit der betreffenden Orte reguliren und die für das Publikum bestimmten Ankündigungen, Fahrpläne etc. diesen Uhren entsprechend, aufstellen zu lassen. Zugleich wollen Sie dabei empfehlen, dass zur leichteren Orientirung der Reisenden an jeder Stations-Uhr unter dem Zifferblatt deutlich sichtbar der Unterschied gegen die mittlere Berliner Zeit angegeben werde.

Die Anlage zu vorstehendem Rescript gibt für die einzelnen Stationen der Eisenbahnen und Haupt-Poststrassen die Differenz der mittleren Zeit gegen die richtige Berliner Zeit in Minuten und Viertel-Minuten an.

Das Circular-Rescript des Ministeriums des Innern vom 31. Juli 1849 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1849, pag. 174 Nro. 243) fordert zur genauen Befolgung der im vorhergehenden Rescript enthaltenen Bestimmungen auf.

Durch das Handelsministerium ist die Telegraphen-Direction in Berlin angewiesen, die Berliner mittlere Zeit dreimal wöchentlich und zwar am Montag, Mittwoch und Freitag sämtlichen Preussischen Telegraphen-Stationen mittels besonderer telegraphischer Depesche mitzutheilen. Eben so sind die betreffenden Ober-Postdirectionen veranlasst worden, dafür zu sorgen, dass die Regulirung der Post-Uhren an den Orten, wo sich Telegraphen-Stationen befinden, nach der in dieser Art mitgetheilten Berliner Zeit bewirkt werde und zwar mit Berechnung der Differenz, welche zwischen der Berliner mittleren Zeit und der mittleren Zeit des betreffenden Orts besteht.

ABSCHNITT III.

Betriebs-Reglements.

§. 116.

Die Bedingungen, unter welchen die Eisenbahnverwaltungen die Beförderung von Personen und Transport-Objecten übernehmen, werden von denselben — mit Ausschluss der Fahr- und Frachtpreise (Tarife, wovon später) — in sogenannte Betriebs-Reglements (Reglements für den Personenverkehr, Güter-Reglements etc.) zusammengefasst und durch Offenlegung auf den Stationen,

Debitirung von Druck-Exemplaren und Anzeige durch die öffentlichen Blätter zur Kenntniss des Publikums gebracht. In Folge dieser Publicirung wird in jedem einzelnen Falle die Abfassung eines besonderen, jene Bedingungen enthaltenden Beförderungs-Vertrages erspart; vielmehr tritt die Präsumtion ein, dass Jeder, welcher eine Eisenbahn benutzt, durch dieses Faktum sich stillschweigend den Beförderungs-Bedingungen der betreffenden Verwaltung, d. h. ihrem Betriebs-Reglement unterworfen habe. Bei Abfassung ihrer Betriebs-Reglements sind die Verwaltungen der Privat-Eisenbahnen in Form wie in Inhalt völlig autonomisch; es ist ihnen nirgend eine Verpflichtung auferlegt, die Genehmigung einer Behörde dazu einzuholen; jedoch versteht sich von selbst, dass die Reglements keine Bestimmung enthalten dürfen, welche mit den allgemeinen Gesetzen, den Bahnpolizei-Reglements oder den speciellen für den Eisenbahnbetrieb ergangenen polizeilichen Vorschriften in Widerspruch stehen.

Dergleichen Reglements sind bald bloss für den Verkehr einzelner Bahnen (Localverkehr) einseitig von der betreffenden Verwaltung, bald gemäss Vereinbarung mehrerer Verwaltungen für den Verkehr auf den zu einem besonderen Verbande vereinigten Bahnen (Verbandverkehr) erlassen; es existirt sogar ein von den vereinigten Eisenbahnverwaltungen Deutschlands entworfenes Reglement, welches die Bedingungen für den mehrere Bahnen, welche nicht im besonderen Verbande zu einander stehen, transitirenden Güterverkehr (Vereinsverkehr) allgemein regulirt hat.

Für die Beförderung auf den Staats-Eisenbahnen und den unter Verwaltung des Staats stehenden Eisenbahnen ist (unbeschadet der besonderen vereinbarten Verbands- und des deutschen Vereins-Reglements) unter'm 18. Juli 1853 ein Betriebs-Reglement von dem Handels-Ministerium erlassen worden (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1853, S. 207 ff.), gültig von dem Zeitpunkte ab, welchen die betreffende Königl. Direction durch das Amtsblatt zur öffentlichen Kenntniss bringt. Mehr als eine Verwaltungs-Instruction denn als Nachtrag zum Betriebs-Reglement ist das vom Königl. Handels-Ministerium unter'm 28. Nov. 1853 für die unmittelbar von ihm ressortirenden Eisenbahnverwaltungen erlassene Reglement über die freien Fahrten (Min.-Blatt 1853, Seite 288 ff.) anzusehen; ähnliche

Regulative sind auch Seitens der Privat-Eisenbahngesellschaften aufgestellt worden.

Wir enthalten uns, hier auf den Inhalt der Betriebs-Reglements specieller einzugehen. Die Bestimmungen derselben finden unter anderen Gesichtspunkten an anderer Stelle ihre besondere Würdigung und Erörterung (vergl. z. B. das im §. 96 hinsichtlich der sogen. Straf-Fahrbillete Erwähnte); die wesentlichste Frage, nämlich die über den Umfang der Entschädigungspflicht der Eisenbahnverwaltungen und deren zulässige Beschränkung durch das Betriebs-Reglement, werden wir in einem folgenden Abschnitt behandeln.

ABSCHNITT IV.

Betriebs-Uebersichten.

§. 117.

Der §. 34 des Eisenbahngesetzes macht den Gesellschaften zur Pflicht, „über alle Theile ihrer Unternehmung genaue Rechnung zu führen und hierin die ihnen von dem Handels-Ministerium zu gebende Anweisung zu befolgen, auch die Rechnung jährlich bei der vorgesetzten Regierung *) einzureichen.“

Mit Bezug auf die vorstehend erwähnte gesetzliche Bestimmung ist von dem Handels-Ministerium erlassen folgendes

Circular-Rescript vom 11. Januar 1851 an die Königl. Eisenbahn-Commissariate und die Königl. Eisenbahndirectionen, Commissionen und Verwaltungen (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1851, pag. 26 Nro. 27):

Es sind bisher von den meisten Eisenbahndirectionen zwar Mittheilungen über die wöchentlich, monatlich oder vierteljährlich auf ihren Eisenbahnen erzielten Betriebs-Einnahmen bereits periodisch veröffentlicht und dabei theilweise Vergleichen mit den in demselben Zeitraume des zunächst vorangegangenen Jahres gewonnenen Ergebnissen beigefügt; diesen Nachrichten mangelt indessen diejenige Gleichmässigkeit in Bezug auf Inhalt, Form und Zeit, welche zur Gewinnung einer klaren, leicht fasslichen Uebersicht über die laufenden Betriebs-Ergebnisse der verschiedenen Bahnen und deren Vergleichung untereinander wünschenswerth erscheint.

Um dem dafür sich interessirenden Publikum eine solche Uebersicht zu gewähren, beabsichtige ich daher, künftig und zwar vom Januar d. J. ab,

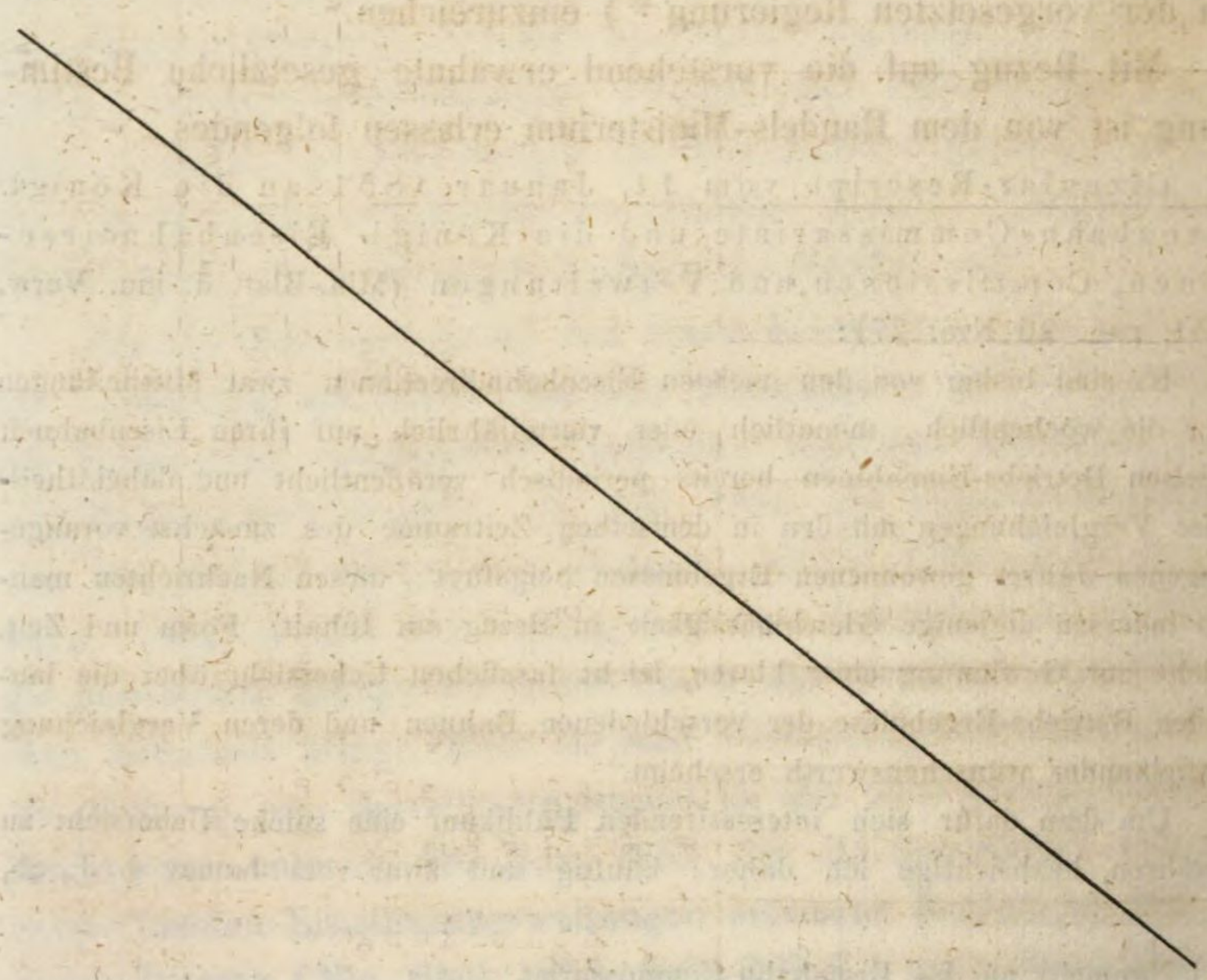
*) Nunmehr an das Eisenbahn-Commissariat.

monatlich eine Zusammenstellung der Betriebs-Einnahmen der Eisenbahnen nach dem beiliegenden Schema (Anlage A) hier zusammentragen und im Staats-Anzeiger veröffentlichen zu lassen. Es ist dabei auf die Länge und das Anlage-Capital der einzelnen Bahnen besondere Rücksicht genommen, weil nur in Beziehung auf diese eine Vergleichung zwischen den Betriebs-Einnahmen der Bahnen zu richtigen Beurtheilungen führen kann.

Ich beauftrage hiernach das Königl. Eisenbahn-Commissariat unter Ueber-
sendung von — Exemplaren dieses Schema's, die zum Commissariate gehörigen Eisenbahndirectionen zur fortlaufenden monatlichen Mittheilung der in dem Schema näher bezeichneten Angaben zu veranlassen und demnächst diese Mittheilungen in Original bis spätestens zum 8ten jeden Monats hierher einzureichen.

Dabei bemerke ich noch, dass zwar für die Columnen 9, 10, 13, 14, 15 und 16 bereits vollständig festgestellte Angaben nicht gegeben werden können, es aber auch für den Zweck genügend erscheint, wenn die einzelnen Verwaltungen ihre Betriebs-Einnahmen nur so genau angeben, als ihnen am Monatsschlusse dies vor definitiver Abrechnung und unter Vorbehalt späterer Festsetzung möglich ist.

Ich darf wohl vertrauen, dass die Eisenbahndirectionen, denen die möglichste Verbreitung dieser die Betriebs-Ergebnisse ihrer Bahnen betreffenden Mittheilungen und deren sachgemässe, eine richtige Beurtheilung derselben befördernde Zusammenstellung nur erwünscht sein kann, zur prompten Einsendung der erforderlichen Angaben gern bereit sein werden.



Vorstehendes Rescript des Handels-Ministeriums ist allerdings für die Directionen und Verwaltungen der Staatsbahnen und der unter Verwaltung des Staates stehenden Eisenbahnen unbedingt bindend, nicht aber für die Directionen aller übrigen Bahnen, wie auch durch die Fassung desselben im letzten *alinea* angedeutet wird. Die Directionen dieser Bahnen werden daher bei aller Bereitwilligkeit, die sie haben mögen, dem Wunsche des Handels-Ministeriums zu entsprechen, erwägen müssen, ob das Interesse der Gesellschaft, welches sie als deren Mandatarien in keiner Weise verletzen dürfen, es zulässt, dass ungefähre, also ungenaue Angaben über die Betriebs-Erträge eines jeden Monats veröffentlicht werden, was immer dann der Fall sein wird, wenn die Directionen selbst an dem von dem Handels-Ministerium gestellten Termin die genauen Zahlen hinsichtlich des vergangenen Monats noch nicht haben.

Die Gründe, aus welchen wir dem Rescript keine für Privatsellschaften bindende Kraft beilegen, sind folgende:

Zwar steht dem Handels-Ministerium, von welchem die ganze Bahnpolizei ressortirt, unzweifelhaft zu, allgemein gültige, alle Bahnen bindende bahnpolizeiliche Vorschriften zu erlassen, selbst wenn dieselben über die bestehenden Bahnpolizei-Reglements hinausgehen; aber die hier zur Sprache kommende Verfügung bezieht sich offenbar nicht auf die Bahnpolizei, sondern dient einem statistischen Zwecke der Regierung, der mit dem allgemeinen Aufsichtsrechte des Staates nicht zusammenhängt. In dem Aufsichtsrechte liegt für den Beaufsichtigten die Verpflichtung, die Inspection des die Aufsicht Ausübenden sich gefallen zu lassen; wo also eine Handlung und nicht bloss ein Leiden von dem Beaufsichtigten gefordert wird, da muss der Rechtsgrund für dieses Verlangen in einem bestehenden, speciell die betreffende Handlung zur Pflicht machenden Gesetze nachgewiesen werden können, was untergegens unmöglich ist. Die Richtigkeit dieser Auffassung findet ihre Bestätigung in dem §. 46 des Eisenbahngesetzes, welcher in seinem ersten Satz das Bestehen des Aufsichtsrechts des Staates anerkennt und den Königl. Commissarius zur Ausübung desselben bezeichnet, im zweiten Satze aber demselben noch ausdrücklich das Recht ver-

leiht, die Vorstände der Eisenbahngesellschaft zusammen zu berufen. Der Gesetzgeber hat es also für nöthig gehalten, den Vorständen der Gesellschaft die positive Handlung des Zusammentretens auf Verlangen des Commissarius noch ausdrücklich zur Pflicht zu machen, eine Bestimmung, die ganz überflüssig sein würde, wenn schon aus dem allgemeinen Aufsichtsrechte das Verlangen des Zusammentretens der Vorstände sich rechtfertigte. Das Aufsichtsrecht an sich kann aber den Commissarius des Staates nur ermächtigen, den ohnehin stattfindenden Zusammenkünften beizuwohnen, und so erkennt der §. 46 des Eisenbahngesetzes implicite die Richtigkeit des Principes an, nach welchem die Aufgabe einer vorzunehmenden Handlung nicht in dem allgemeinen Aufsichtsrecht, sondern nur in einer positiven gesetzlichen Vorschrift ihren Rechtsgrund finden kann.

Sollte man aber auch geneigt sein, diese Deduction als zu weit greifend nicht anzunehmen, so würde doch das Rescript aus dem Grunde nicht bindend sein, weil die Pflicht der Eisenbahngesellschaften, ihre Rechnungen der Staatsregierung einzureichen, schon durch das Gesetz vollständig und erschöpfend geregelt ist. Der §. 34 des Eisenbahngesetzes, welcher im Eingange seinem Inhalte nach referirt worden ist, schreibt die Einreichung jährlicher Rechnungen vor, um, wie er ausdrücklich sagt, die Ausführung der in den §§. 29 — 33 des Gesetzes gegebenen Vorschriften zu ermöglichen, nämlich um das Bahngeld berechnen und das gesetzlich zulässige Maximum der Fahrpreise ermitteln zu können. Nur zu diesem Zwecke wird den Eisenbahngesellschaften die Mittheilung ihrer Rechnungen auferlegt, und dafür erklärt der §. 34, also das Gesetz selbst, eine jährliche Rechnungslegung für genügend; dem Handels-Ministerium wird es dabei nur überlassen, die Einrichtung dieser jährlichen Rechnung vorzuschreiben. Das Gesetz begrenzt also ganz genau den Umfang der den Gesellschaften obliegenden Pflicht der Rechnungslegung, und wenn es ausserdem noch zulässig wäre, diese durch das Gesetz selbst erschöpfend bestimmte und regulirte Pflicht noch durch Rescript zu erweitern, so müsste man billig fragen: warum enthält das Gesetz überhaupt solche, in diesem Falle ganz überflüssige Dispositionen über die Rechnungs-

legung? Offenbar ist das Gesetz unnöthig, wenn es nach Belieben von dem Ministerium modificirt werden kann!

Ausserdem will der §. 34 eine genaue Rechnungsführung; das Verlangen zur Vorlegung ungefährender und demnach nothwendiger Weise ungenauer Rechnungs-Notizen widerstreitet also sogar direct den Intentionen des Gesetzes. (Vergl. indessen unten §. 150.)

ABSCHNITT V.

Von der besondern Verpflichtung der Eisenbahngesellschaften zum Ersatze des bei der Beförderung auf der Bahn verursachten Schadens.

§. 118.

Gegen die allgemein gesetzliche Regel, dass die Eisenbahngesellschaften für denjenigen Schaden, welcher durch sie selbst oder durch ihre Beamte andern Personen zugefügt wird, nur nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen haften, führt der §. 25 des Eisenbahngesetzes für die Beförderung auf der Bahn eine Besonderheit ein. Derselbe lautet:

Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an andern Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, dass der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äusseren Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadenersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten.

Damit der §. 25 (der übrigens darin seine Rechtfertigung findet, dass er ein besonderes Interesse auf Seiten der Gesellschaften erzeugt, für die Sicherheit des Verkehrs zu sorgen) anwendbar sei, ist erforderlich, dass es sich von einem Schaden handle, der bei der Beförderung auf der Bahn zugefügt wurde. Es muss eine Fortbewegung auf der Bahn eingetreten sein, einerlei übrigens, ob die Beförderung die der gewöhnlichen Personen- und Güterzüge war oder nicht; ist bei dieser Gelegenheit ein Schaden entstanden, so ist die Gesellschaft nur dann von dem Ersatze

befreit, wenn sie den speciellen Nachweis der höhern Gewalt oder der eigenen Schuld des Beschädigten liefert.

Bei einem Eisenbahnunfall ist höhere Gewalt niemals dann anzunehmen, wenn die Ursache desselben unbekannt geblieben ist, weil der Gesellschaft gerade der Beweis obliegt, dass der Unfall trotz der allersorgfältigsten Vorkehrungen, z. B. wegen eines nicht vorherzusehenden Elementar-Ereignisses nicht abgewendet werden konnte. Diese Haftbarkeit erscheint allerdings hart; indessen verlangt es das Interesse des öffentlichen Wohls gebieterisch, dass den Gesellschaften dem Publikum gegenüber wegen der Gefährlichkeit des Eisenbahntransports eine schwerere Verantwortlichkeit auferlegt werde, als sich sonst nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen rechtfertigen liesse.

Sobald es sich jedoch nicht von der Beförderung auf der Bahn handelt, fällt dieses Interesse weg, und zwar findet der §. 25 ausserhalb der Beförderung keine Anwendung mehr, gleichviel, ob der Schaden ausserhalb des Bahnkörpers oder auch selbst auf demselben zugefügt worden ist. Sobald nicht befördert wird, fällt die ratio des Gesetzes, nämlich die Gefährlichkeit weg. Es ist allerdings *unbegreiflich*, dass die augenscheinliche Richtigkeit dieser Auffassung jemals verkannt werden konnte; nichts desto weniger ist einmal den Gerichten die Frage zur Entscheidung vorgelegt worden, ob ein Fuhrmann, dessen Pferd sich dadurch beschädigte, dass es in den Schienen auf einem Wegeübergange stecken blieb, auf Grund des §. 25 Schadenersatz verlangen könne. Die Frage wurde sogar bis an das Obertribunal gebracht, welches sie natürlich verneinte.

Eine andere wichtige Schranke findet der §. 25 in dem Satze, dass auf Grund desselben die Gesellschaft nur zum Ersatze des zugefügten (allerdings unmittelbaren und mittelbaren) Schadens, niemals jedoch zum Ersatze des etwa entgangenen Gewinnes verurtheilt werden kann. Das allgemeine Landrecht unterscheidet den „Schaden“ von der „vollständigen Genugthuung“, welche letztere auch noch den entgangenen Gewinn umfasst, und das Rheinische Civilgesetzbuch hat dieselbe Unterscheidung, indem es nicht für den Schaden (*dommage*), wohl aber für die in contractlichen

Verhältnissen beim Verzuge zu leistenden *dommages et intérêts* die Verfügung enthält, dass dazu auch der entgangene Gewinn gehören soll.

Wenn so eben gesagt worden ist, auf Grund des §. 25 könne der Ersatz des entgangenen Gewinnes von der Eisenbahngesellschaft nicht verlangt werden, so steht doch nichts im Wege, dass eintretenden Falles auf Grund einer andern gesetzlichen Bestimmung auch der Ersatz des entgangenen Gewinnes verlangt werde. So z. B. legt §. 10 Theil I Tit. 6 des Allgemeinen Landrechts Demjenigen, welcher einen Andern aus Vorsatz oder grobem Versehen beleidigt (d. h. beschädigt), die Pflicht auf, vollständige Genugthuung zu gewähren, wozu auch der entgangene Gewinn gehört; es versteht sich nun von selbst, dass die Folgen eines groben Versehens auch gegen die Eisenbahngesellschaft geltend gemacht werden können; doch steht dann dem Kläger nicht die Präsumtion aus dem §. 25 zur Seite, sondern er muss seiner Seits das behauptete grobe Versehen beweisen.

§. 119.

Die im vorigen Paragraphen ausgesprochenen Sätze, dass die Anwendbarkeit des §. 25 sich nicht auf den Fall beschränkt, wo Personen- und Güterzüge sich gerade in Thätigkeit befinden, und dass die Gesellschaft nicht zum Ersatz des entgangenen Gewinnes (*lucrum cessans*), sondern nur des wirklichen Schadens (*damnum emergens*) verpflichtet sei, haben durch eine Entscheidung des Obertribunals ihre Billigung gefunden (cf. Entscheidungen des Geh. Obertribunals Band 28 Nro 33 pag. 270). In diesem Falle war der Kläger über die ungesperrte Bahn gefahren und von einer einzelnen Lokomotive gefasst und beschädigt worden. Der Richter erster Instanz verurtheilte die betreffende Eisenbahnverwaltung, dem Kläger den durch jene Beschädigung erwachsenen sowohl unmittelbaren als mittelbaren Schaden zu ersetzen, wies ihn dagegen mit seinem Anspruch auf Zuerkennung des entgangenen Gewinnes ab. Der Appellationsrichter änderte dies Erkenntniss in sofern ab, als er die verklagte Eisenbahnverwaltung verurtheilte, dem Kläger vollständige Genugthuung zu geben, d. h. ausser dem unmittelbaren und mittel-

baren Schaden auch noch den näher zu liquidirenden etwa entgangenen Gewinn zu ersetzen. Das Obertribunal stellte durch sein Urtheil vom 24. April 1854 das erstrichterliche Erkenntniss wieder her unter der nachstehenden Motivirung:

„Die Klage ist auf den §. 25 des Gesetzes vom 3. Novem-
ber 1838 gestützt, und die beiden Vorrichter haben denselben
ihren Entscheidungen hauptsächlich zum Grunde gelegt. In sofern
muss ihnen auch beigespflichtet werden, und die Eisenbahnverwal-
tung fasst den Begriff des Schadens, welcher bei der
Beförderung auf der Bahn entsteht, zu enge auf, wenn
„sie den gedachten §. 25 auf Beschädigungen beschränkt, die
„sich ereignen, wenn die gewöhnlichen Personen- oder Güterzüge
„sich in Bewegung befinden. Ein derartiger Transport hat zu
„der angegebenen Zeit allerdings nicht Statt gefunden, namentlich
„waltet darüber kein Streit ob, dass die betreffende Lokomotive
„einen Zug nicht fortgeschafft hat; dennoch fand damals eine
„Beförderung auf der Bahn in der That Statt; die erwähnte Lo-
„komotive ist wirklich hin und her gefahren und . . . damals
„als Reservemaschine zum Wassereinnehen in Bewegung ge-
„wesen. Dies genügt offenbar, um die Anwendbarkeit des §. 25
„zu rechtfertigen. Der letztere verpflichtet die Gesellschaft all-
„gemein zum Ersatz für allen Schaden, welcher bei der Beför-
„derung auf der Bahn entsteht; von Personen- oder Güter-
„zügen, freilich der gewöhnlichen Art der Beförderung auf
„Eisenbahnen, ist dabei nicht besonders die Rede, und es kann
„daher bei der Frage, ob der §. 25 maassgebend sei oder
„nicht? auf den speciellen Zweck der jedesmaligen Beförderung
„nicht ankommen; in Beziehung auf die obige Frage macht es
„keinen Unterschied, dass die Lokomotive nur zum innern Dienste
„benutzt und speciell zum Wasser-Einnehen in Bewegung ge-
„wesen ist. Gerade durch diese Bewegung der Lokomotive un-
„terscheidet sich der vorliegende Fall von dem am 7. Juli hier
„entschiedenen Process des Fuhrmanns M. wider die Magdeburg-
„Leipziger Eisenbahngesellschaft; dort hatte sich das Pferd des
„Klägers bei der Ueberfahrt über den Bahnkörper an der Schienen-

„lage beschädigt, ohne dass gleichzeitig irgend eine Befahrung
„auf der betreffenden Bahnstrecke Statt gefunden hätte.

„Erscheint der §. 25 für den gegenwärtigen Fall aber maass-
„gebend, so erledigt sich damit zugleich der Einwand der Beklag-
„ten, ihre Ersatzverbindlichkeit sei nur eine subsidiäre, und der
„Kläger müsse sich zunächst an den Lokomotivführer halten, sofern
„demselben bei dem Unfalle ein vertretbares Versehen zur Last fal-
„len möchte.

.....

„Ist die Norm für die Entscheidung des vorliegenden Recht-
„streits in dem §. 25 als dem maassgebenden Specialgesetze zu
„finden, so ist die Gesellschaft auch nur verpflichtet, dem Kläger
„allen Schaden zu ersetzen, welcher ihm durch den Zusammen-
„stoss der Lokomotive mit seinem Fuhrwerk entstanden ist und
„noch entstehen wird. Der Appellationsrichter geht zu weit, wenn
„er diese Ersatzverbindlichkeit der Beklagten auch auf den dem
„Kläger etwa entgangenen Gewinn ausdehnt, und in so weit
„war daher der Kläger, wie es in erster Instanz geschehen, mit
„seiner desfallsigen Mehrforderung abzuweisen. Die Frage, was
„unter dem Ausdruck: „allen Schaden“, zu dessen Ersatz der §.
„25 die Gesellschaft für verpflichtet erklärt, zu verstehen? muss
„nach den Begriffserklärungen in den §§. 1 ff. Theil I Tit. 6 des
„Allgemeinen Landrechts beantwortet werden. Darnach heisst
„Schade jede Verschlimmerung des Zustandes eines Menschen in
„Ansehung seines Körpers, seiner Freiheit oder Ehre oder seines
„Vermögens. Wird ein solcher Nachtheil durch eine Handlung
„oder Unterlassung unmittelbar und zunächst bewirkt, so wird der
„Schade selbst ein unmittelbarer genannt; entsteht der
„Nachtheil zwar aus der Handlung oder Unterlassung, jedoch nur in
„Verbindung derselben mit einem andern von ihr verschiede-
„nen Ereignisse, so ist ein mittelbarer Schaden vorhanden.
„Vorthelle dagegen, die Jemand erlangt haben würde, wenn eine
„gewisse Handlung oder Unterlassung nicht vorgefallen wäre, werden
„zum entgangenen Gewinn gerechnet. Der Schade setzt daher
„stets erlittene Nachtheile voraus, während der Gesetzgeber

„unter entgangenem Gewinn zu erwartende aber nicht erlangte Vortheile versteht; dass aber der Ausdruck „Schade“ selbst in seiner weitesten Ausdehnung den entgangenen Gewinn nicht unter sich begreift, beweiset deutlich der §. 7 a. a. Orte: „Zu einer vollständigen Genugthuung gehört der ganze Ersatz des gesamten Schadens und des entgangenen Gewinnes. — Der gesamte Schaden und der entgangene Gewinn werden hier ausdrücklich als etwas Verschiedenartiges neben einander aufgeführt und unter einem dritten höheren Gattungsbegriffe, der vollständigen Genugthuung, die in der Vertragslehre als ganzes Interesse (§. 285—287 Theil I Tit. 5 des Allgemeinen Landrechts) bezeichnet wird, zusammengefasst.“

§. 120.

Die Frage, ob der §. 25 des Eisenbahngesetzes auch gegen den Staat als Eigenthümer von Eisenbahnen geltend gemacht werden könne, ist unsers Wissens noch nicht zur Sprache gekommen.

Für die Bejahung lässt sich Folgendes sagen: Das Gesetz vom 3. November 1838 trägt die Ueberschrift „Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen“, und wenn es auch in seinem ganzen Context nur Eisenbahngesellschaften im Auge hat, auch im §. 25 nur von der Entschädigungsverbindlichkeit der „Gesellschaft“ handelt, so hat dies lediglich seinen Grund darin, dass man im Jahre 1838 noch nicht an Staatsbahnen dachte, sondern vielmehr von der Voraussetzung ausging, es würden alle Bahnen von Gesellschaften gebaut und betrieben werden. Da der §. 25 den Zweck hat, dem Publikum gerade wegen der Gefährlichkeit des Transports gegen die Eisenbahn-Verwaltungen überhaupt erweiterte Entschädigungsansprüche zu geben, so kann es auch nicht darauf ankommen, wer der Eigenthümer der Bahn ist, ob der Staatsfiskus oder eine Gesellschaft, indem in Beziehung auf die Entschädigungsverbindlichkeit des §. 25, dem Publikum gegenüber auch bei dem Staate immer nur Vermögensrechte, nicht aber Staatshoheitsrechte in Frage stehen. Es unterliegt keinem Zweifel, dass der Staat, indem er eine Eisenbahn für eigene Rechnung baut und exploitirt, ebenso ein gewerbliches Unternehmen betreibt, wie eine Gesell-

schaft von Actionären; er hat also in Bezug auf Vermögensrechte dem Publikum gegenüber ganz dieselben Pflichten, wie sie auch der gewerbtreibenden Gesellschaft obliegen; ebenso wie er z. B. beim Waarentransport einem Frachtführer gleich steht und dem Absender und Empfänger gegenüber denselben civilrechtlichen Bestimmungen unterliegt, denen auch die Eisenbahngesellschaft unterworfen ist, ebenso gilt gegen ihn die civilrechtliche Bestimmung des §. 25 in gleicher Weise. Unzweifelhaft war dieser Paragraph für den generellen Begriff „Eisenbahn“ von dem Gesetzgeber eingeführt, und wenn sich später dieser generelle Begriff in mehrere Unterarten zersplittert hat, so gilt für alle einzelne Unterarten dasjenige, was für das Genus als Gesetz in's Leben getreten ist.

Für die negative Beantwortung der Frage würde man sich allerdings darauf berufen können: der §. 25 sei eine singuläre Rechtsnorm, welche eine Ausnahme von den nach dem allgemeinen Rechte geltenden Regeln darstelle und daher stricte interpretirt werden müsse; da er also nur für Eisenbahngesellschaften jene ausserordentliche Haftbarkeit einführe, so könne man diese Ausnahme nicht auf eine andere Person ausdehnen, bloss weil dieselbe ebenfalls Eisenbahnen besitze; auch sei das Bedürfniss nach einer ausserordentlichen Haftbarkeit bei dem Staate nicht so gross, als bei einer Privatgesellschaft, weil ersterer schon dadurch, dass er den Betrieb durch seine Beamten vornehmen lasse, eine grössere Garantie darbiete.

Wir glauben, dass die aufgeworfene Frage bejahend beantwortet werden muss; auf die veränderte Persönlichkeit, welcher das Eigenthum der Eisenbahn zusteht, scheint es weniger anzukommen, weil man auch wohl schwerlich bezweifeln könnte, dass der §. 25 einem einzelnen Unternehmer einer Eisenbahn (wenn ein solcher existirte) gegenüber Anwendung fände, und weil das Vertrauen, welches der Staat für seine Beamten in Anspruch nehmen mag, keinen Rechtsgrund darstellt, aus welchem das Publikum auf eine ihm durch das Gesetz gegebene besondere Garantie verzichten müsste.

Dass der §. 25 denjenigen Eisenbahngesellschaften gegenüber,

welche den Betrieb der Bahn der Staatsregierung übertragen haben, Anwendung finde, kann nicht dem geringsten Zweifel unterliegen.

Die besondere Bedeutung, welche der besprochene Paragraph für den Personen- und Waarentransport hat, werden wir im Capitel XI. behandeln.

CAPITEL VII.

Von den auf Eisenbahnen bezüglichen Strafgesetzen.

§. 121.

A. Eisenbahn-Verbrechen und Vergehen.

Die früheren diesen Gegenstand regelnden Gesetze vom 30. November 1840 (Gesetz-Samml. 1841, pag. 9) und vom 15. Juni 1849 (Gesetz-Samml. 1849, pag. 217) sind durch die Bestimmungen des Straf-Gesetzbuches für die Preussischen Staaten beseitigt worden. Ebenso besteht das Gesetz vom 12. Febr. 1850 nicht mehr, nach welchem jede nicht von einem Einzelrichter ausgehende Verurtheilung wegen vorsätzlicher Beschädigung von Eisenbahnen oder Telegraphen-Anstalten von Rechtswegen die Stellung unter Polizei-Aufsicht nach verbüsster Freiheitsstrafe für die Dauer derselben, jedoch mindestens für die Dauer eines Jahres nach sich zog.

Die in Betracht kommenden Paragraphen des Straf-Gesetzbuches sind folgende :

§. 283. Wer vorsätzlich ein Gebäude, ein Schiff, eine Brücke, einen Damm, eine gebaute Strasse, eine Eisenbahn oder ein sonstiges Bauwerk, welche fremdes Eigenthum sind, ganz oder theilweise zerstört, soll mit Gefängniss nicht unter zwei Monaten bestraft werden.

§. 284. Wenn sich mehrere Personen zusammenrotten und bewegliche oder unbewegliche Sachen eines Andern plündern, verwüsten oder zerstören,

so werden dieselben mit Zuchthaus bis zu 15 Jahren bestraft; zugleich kann auf Stellung unter Polizeiaufsicht erkannt werden.

§. 285. Wegen Brandstiftung wird mit zehnjähriger bis lebenslänglicher Zuchthausstrafe, und wenn durch den Brand ein Mensch das Leben verloren hat, mit dem Tode bestraft:

- 1) wer vorsätzlich ein Gebäude, ein Schiff oder eine Hütte, welche zur Wohnung von Menschen dienen, ... in Brand setzt;
- 2) wer vorsätzlich ein Gebäude, ein Schiff oder eine Hütte, welche zeitweise zum Aufenthalt von Menschen dienen, zu einer Zeit in Brand setzt, in welcher Menschen darin sich aufzuhalten pflegen;
- 3) wer vorsätzlich Eisenbahnwagen, Bergwerke oder andere zum Aufenthalt von Menschen zeitweise dienende Räumlichkeiten zu einer Zeit in Brand setzt, zu welcher sich Menschen darin aufzuhalten pflegen.

§. 288. Wer durch Fahrlässigkeit einen Brand der in dem §. 285 . . . erwähnten Art verursacht, wird mit Gefängniss bis zu 6 Monaten, und wenn durch den Brand ein Mensch das Leben verloren hat, mit Gefängniss von zwei Monaten bis zu zwei Jahren bestraft.

§. 294. Wer vorsätzlich an Eisenbahn-Anlagen, deren Transportmitteln oder anderm Zubehör solche Beschädigungen verübt, oder auf der Fahrbahn durch Aufstellen, Hinlegen oder Hinwerfen von Gegenständen, oder durch Verückung von Schienen oder auf andere Weise solche Hindernisse bereitet, dass dadurch der Transport auf der Bahn in Gefahr gesetzt wird, hat Zuchthaus bis zu zehn Jahren verwirkt.

Hat die Handlung die schwere Körperverletzung eines Menschen (§. 193)*) zur Folge gehabt, so tritt Zuchthausstrafe von zehn bis zu zwanzig Jahren, und hat in Folge der Handlung ein Mensch das Leben verloren, die Todesstrafe ein.

§. 295. Wer fahrlässiger Weise durch Handlungen der im §. 294 bezeichneten Art den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit

*) Nach dem §. 193 des Straf-Gesetzbuches wurde eine schwere Körperverletzung dann angenommen und mit Zuchthaus bis zu fünfzehn Jahren bestraft, wenn sie eine Krankheit oder Arbeitsunfähigkeit von längerer als zwanzigtägiger Dauer zur Folge gehabt hatte, oder wenn der Verletzte verstümmelt, oder der Sprache, des Gesichts, des Gehörs oder der Zeugungsfähigkeit beraubt oder in eine Geisteskrankheit versetzt worden war. — Das Gesetz vom 14. April 1856 hat dieses gemildert und nur dann eine mit Zuchthaus bis zu fünfzehn Jahren zu strafende schwere Körperverletzung angenommen: „wenn der Verletzte verstümmelt, oder der Sprache, des Gesichts, des Gehörs oder der Zeugungsfähigkeit beraubt oder in eine Geisteskrankheit versetzt worden“; zugleich bestimmt Art. II des erwähnten Gesetzes, dass der neue §. 193 allein maassgebend sein soll, wo sich im Straf-Gesetzbuch eine Hinweisung auf denselben findet.

Gefängniss bis zu einem Jahre, und wenn dadurch ein Mensch das Leben verloren hat, mit Gefängniss von zwei Monaten bis zu drei Jahren bestraft.

Eine gleiche Strafe haben die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Transportbetrieb angestellten Personen (Eisenbahnbeamten) verwirkt, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen.

§. 296. Wer gegen eine Telegraphen-Anstalt des Staats oder einer Eisenbahngesellschaft vorsätzlich Handlungen verübt, welche die Benutzung dieser Anstalt zu ihren Zwecken verhindern oder stören, wird mit Gefängniss von drei Monaten bis zu drei Jahren bestraft.

Handlungen dieser Art sind insbesondere: die Wegnahme, Zerstörung oder Beschädigung der Drahtleitung, der Apparate und sonstigen Zubehörungen der Telegraphen-Anlagen, die Verbindung fremdartiger Gegenstände mit der Drahtleitung, die Fälschung der durch den Telegraphen gegebenen Zeichen, die Verhinderung der Wiederherstellung einer zerstörten oder beschädigten Telegraphen-Anlage, die Verhinderung der bei der Telegraphen-Anlage angestellten Personen in ihrem Dienstberufe.

§. 297. Ist in Folge der vorsätzlich verhinderten oder gestörten Benutzung der Telegraphen-Anstalten ein Mensch am Körper oder an der Gesundheit beschädigt worden, so trifft den Schuldigen Zuchthaus bis zu zehn Jahren, und wenn ein Mensch das Leben verloren hat, Zuchthaus von zehn bis zu zwanzig Jahren.

§. 298. Wer gegen eine Telegraphen-Anstalt des Staates oder einer Eisenbahngesellschaft fahrlässiger Weise Handlungen verübt, welche die Benutzung dieser Anstalt zu ihrem Zwecke verhindern oder stören, wird mit Gefängniss bis zu sechs Monaten, und wenn dadurch ein Mensch das Leben verloren hat, mit Gefängniss von zwei Monaten bis zu zwei Jahren bestraft.

Eine gleiche Strafe haben die zur Beaufsichtigung und Bedienung der Telegraphen-Anstalten und ihrer Zubehörungen angestellten Personen (Telegraphenbeamten) verwirkt, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten die Benutzung der Anstalt verhindern oder stören.

§. 299. Eisenbahnbeamte und Telegraphenbeamte, welche wegen eines der in den §§. 294 bis 298 bezeichneten Verbrechen oder Vergehen verurtheilt werden, sollen zugleich zu einer Beschäftigung im Eisenbahn- und Telegraphendienste für unfähig erklärt werden.

§. 300. Die Vorsteher einer Eisenbahngesellschaft, so wie die Vorsteher der Telegraphen-Anstalt, welche die Entfernung des verurtheilten Beamten nach der Mittheilung des rechtskräftigen Erkenntnisses nicht sogleich bewirken, sollen mit einer Geldbusse von zehn bis zu Einhundert Thalern oder mit einer Gefängnisstrafe bis zu drei Monaten bestraft werden.

Gleiche Strafe trifft den für unfähig erklärten Eisenbahn- oder Telegraphenbeamten, wenn er sich nachher bei einer Eisenbahn oder Telegraphen-

Anstalt wieder anstellen lässt, so wie diejenigen, welche ihn wieder angestellt haben, obwohl denselben die Unfähigkeitserklärung bekannt war.

Der §. 305 des Straf-Gesetzbuches enthält überdies die Bestimmung, dass gegen diejenigen, welche wegen eines der in den vorstehend abgedruckten Paragraphen 285, 294 und 297 bezeichneten Verbrechen zu zeitiger Zuchthausstrafe verurtheilt werden, zugleich auf Stellung unter Polizeiaufsicht erkannt werden kann. — Nach den §. 26 und ff. des Straf-Gesetzbuches soll die Stellung unter Polizeiaufsicht auf die Dauer von einem bis zu zehn Jahren erkannt werden; ihre Dauer ist von dem Tage an zu berechnen, an welchem die Freiheitsstrafe verbüsst ist; sie hat die Wirkung, dass dem Verurtheilten der Aufenthalt an einzelnen bestimmten Orten (d. h. Städten oder Ortschaften, nicht: einzelnen Localen) von der Landes-Polizeibehörde untersagt werden kann, und dass Haussuchungen hinsichtlich der Zeit, zu welcher sie stattfinden dürfen, keiner Beschränkung unterliegen. Ist derjenige, gegen welchen die Stellung unter Polizeiaufsicht zu erkennen sein würde, ein Ausländer, so soll nach §. 29 des Straf-Gesetzbuches gegen denselben auf Landesverweisung erkannt werden.

Eine besondere Strafbestimmung existirt noch hinsichtlich des Diebstahls von Reisegepäck und transportirten Gegenständen, also von Frachtgütern überhaupt. Der §. 218 verfügt nämlich

Zuchthausstrafe bis zu zehn Jahren und Stellung unter Polizeiaufsicht tritt in folgenden Fällen ein:

4) wenn auf einer Eisenbahn oder auf einem Eisenbahnhofe eine zum Reisegepäck oder zu andern Gegenständen des Transports gehörende Sache mittels Abschneidens oder Ablösens der Befestigungs- oder Verwahrungsmittel oder durch Anwendung falscher Schlüssel gestohlen wird.

Wird festgestellt, dass mildernde Umstände vorhanden sind, so ist auf Gefängniss nicht unter sechs Monaten, so wie auf zeitige Untersagung der Ausübung der bürgerlichen Ehrenrechte zu erkennen.

§. 122.

B. Einfache Uebertretungen (Contraventionen).

Hierhin gehören zunächst sämmtliche in den Bahnpolizei-Reglements der einzelnen Eisenbahnen enthaltenen mit Strafe bedroh-

ten Handlungen, wobei zu bemerken ist, dass die Strafe keines Reglements die Grenzen einer einfachen Polizeistrafe (50 Thlr. Geldbusse oder sechswöchentliches Gefängniss) überschreiten darf.

Ferner gehören hierhin alle in dem vorigen Capitel im zweiten Abschnitt abgedruckten allgemeineren polizeilichen Verordnungen, so weit sie eine Strafandrohung enthalten, wie z. B. die auf die Versendung von chemischen Präparaten, von Streichzündern, von Phosphor, auf die Entfernung der Gebäude und lagernden Materialien von der Bahn — bezüglich polizeilichen Vorschriften; ebenso sind hierhin zu rechnen alle polizeilichen Anordnungen mit Strafandrohung, welche sich nur auf eine bestimmte Gemeinde oder auf einen einzelnen Regierungsbezirk beziehen und von den Orts-Polizeibehörden, Regierungen respective Ministerien innerhalb ihrer verfassungsmässigen Competenz mit Beziehung auf das Eisenbahnwesen erlassen respective gebilligt werden, indem das Straf-Gesetzbuch keine einzige auf das Eisenbahnwesen bezügliche Uebertretung unter Androhung von Strafe speciell aufführt.

CAPITEL VIII.

Von dem Verhältniss der Eisenbahngesellschaften zur Postverwaltung.

§. 123.

Eisenbahn-Gesetz vom 3. November 1838:

§. 36. Die aus dem Postregal entspringenden Vorrechte des Staats, an festgesetzten Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen und Sachen zu befördern, gehen, so weit es für den Betrieb der Eisenbahnen nöthig ist, die in jenem Regal enthaltene Ausschliessung des Privat-Gewerbes aufzugeben, auf dieselben über, wobei der Postverwaltung die Berechtigung vorbehalten bleibt, die Eisenbahnen zur Beförderung von postmässigen Versendungen unter den nachfolgenden näheren Bestimmungen zu benutzen:

1) Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihren Betrieb, so weit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen.

2) Sie übernimmt den unentgeltlichen Transport der Briefe, Gelder und aller andern dem Postzwange unterworfenen Güter.

3) Sie übernimmt ferner den unentgeltlichen Transport derjenigen Postwagen, welche nöthig sein werden, um die der Post anvertrauten Güter zu befördern.

4) Findet es die Postverwaltung nöthig, der Gesellschaft Reisende zur Beförderung zu überweisen, so ist die Gesellschaft verpflichtet, dieselben vorzugsweise vor andern Personen auf derjenigen Classe von Bahnwagen, die dazu von der Post für immer bestimmt werden sollen, gegen Entrichtung des gewöhnlichen Personengeldes dieser Wagen, zu befördern.

5) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die mit Postfreipässen versehenen Personen unentgeltlich zu befördern, vorausgesetzt, dass diese nur einen Theil ihrer Reise auf der Eisenbahn, einen andern Theil aber mit gewöhnlichem Postfuhrwerk zurücklegen.

6) Wird der regelmässige Postbetrieb auf einer Eisenbahn dergestalt durch die Schuld der Gesellschaft unterbrochen, dass die Postverwaltung ihren Betrieb einstweilen durch andere Anstalten zu besorgen genöthigt wird, so ist die Gesellschaft zum Ersatz des hierdurch veranlassten Kostenaufwandes verpflichtet.

Die Eingangsbestimmungen des §. 36 lassen es zweifelhaft, in wie weit das Recht, Personen und Sachen zu befördern, den Eisenbahngesellschaften auf Preussischem Gebiete zusteht, indem nur gesagt wird, das Recht werde in so weit verliehen, als es für den Eisenbahnbetrieb nöthig sei. So viel ist indessen klar, dass die Eisenbahngesellschaften kein Privilegium der ausschliesslichen Beförderung für sich in Anspruch nehmen können, weil ihnen nur ein Recht zur Beförderung überhaupt gegeben wird. Dieses Recht aber muss ihnen im ausgedehntesten Umfange zuerkannt werden mit der einzigen Beschränkung, dass diejenigen Gegenstände, welche das Gesetz ausdrücklich als postzwangspflichtig bezeichnet, nicht transportirt werden dürfen.

In dieser Beziehung verfügt das Gesetz über das Postwesen vom 5. Juni 1852:

§. 5. Dem Postzwange sind unterworfen und dürfen daher ausschliesslich nur durch die Post versendet werden:

- 1) alle versiegelte, zugenähte oder sonst verschlossene Briefe;
- 2) alle nach dem Gesetz vom 2. Juni 1852 einer Stempelsteuer unterliegende Zeitungen und Anzeigebblätter;
- 3) Gemünztes Geld und Papiergeld, ungemünztes Gold und Silber, Juwelen und Pretiosen, ohne Unterschied des Gewichts;
- 4) alle Packete bis zum Gewicht von 20 Pfund einschliesslich, jedoch mit Ausnahme solcher Sachen, welche die Posten reglementsässig anzunehmen nicht verpflichtet sind.

Die Postzwangspflichtigkeit einer Sendung wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass mehrere Packete von postzwangspflichtigem Gewichte unter Einer Adresse aufgegeben werden, oder dass mehrere an verschiedene Empfänger oder von verschiedenen Versendern an Einen Empfänger bestimmte Packete von postzwangspflichtigem Gewichte in ein Gebinde zusammengepackt, oder dem Gegenstande der Sendung andere Gegenstände lediglich zu dem Zwecke beigepackt werden, um für ein Packet das Gewicht von mehr als 20 Pfund zu erreichen

§. 6. Postzwangspflichtige Gegenstände (§. 5) vom Auslande, welche im Inlande bleiben, oder durch das Preussische Gebiet transitiren sollen, müssen bei der nächsten inländischen Postanstalt zur Weiterbeförderung mit der Post eingeliefert werden. Jedoch sind Gelder und Päckereien (§. 5 Nro. 3 u. 4) die durch das Preussische Gebiet ohne Verladung und auf einer Strecke, die nicht mehr als 5 Meilen beträgt, transitiren sollen, als postzwangspflichtig nicht zu betrachten.

§. 7. Postzwangspflichtige Gegenstände können durch expresse Boten oder Fuhren versandt werden; doch darf ein solcher Expresse von nur Einem Absender abgeschickt sein und Gegenstände für Andere weder mitnehmen noch zurückbringen.

Gegenstände, welche die Post zur Beförderung nicht annehmen darf, sind nach §. 8 des Reglements vom 31. Juli 1852: Schiesspulver, Feuerwerks-Gegenstände, Reib- und Streichzündhölzer, Reib- und Streichzündschwämme, Reib- und Streichzündpapier, Schiessbaumwolle und andere leicht entzündliche Materialien und Präparate, als: Brom, Knallsilber, Phosphor und dergl., ferner Scheidewasser, Schwefelsäure und andere ätzende Flüssigkeiten, so wie überhaupt solche Sachen, welche auch bei einer sorgfältigen Verpackung den andern Postgütern schädlich werden können. Eben dahin gehören auch nach einer Bekanntmachung des General-Post-Amts vom 24. December 1856 Photogene und ähnliche Oele, wie sie in neuerer Zeit vielfach zur Anwendung kommen. Ausserdem benennt der §. 8 des erwähnten Reglements noch eine Reihe von andern Gegenständen, die mit der Post zwar versandt werden dürfen, hinsichtlich deren aber keine Verpflichtung zur Annahme bestehen soll; es gehören dahin unförmlich grosse Packete mit Bäumen, Sträuchern oder unverhältnissmässig leichtem Material, als Wolle, Strohwaaren, Matten u. s. w., lebendige Thiere, Flüssigkeiten, Glas- und Thonwaaren, so wie schnell in Fäulniss übergehende Sachen.

Eine nähere Begrenzung der Postzwangspflicht gibt das

Rescript des Handels-Ministers vom 18. März 1853 (cfr. Postamtsblatt 1853):

Auch baumwollene Garne und Flachs, deren Versendung in Quantitäten von mehr als 20 Pfund, aber in einzelnen Bunden von postzwangspflichtigem Gewicht erfolgt, unterliegen dem Postzwang nicht, wenn die zur Beförderung gelangenden einzelnen Bunde — ohne dass eine weitere Verpack-

kung stattgefunden hat — nur mit Bindfaden verschnürt oder in Papier eingeschlagen und weder versiegelt noch zugeklebt oder sonst verschlossen sind. Es sind ferner zu denjenigen Gegenständen, welche dem Postzwang deshalb nicht unterliegen, weil deren Beförderung nach §. 8 des Regul. vom 31. Juli 1852 von den Postanstalten verweigert werden kann, auch

Häringe, Neunaugen, Austern, Caviar, Fische, Thran, Schmierseifen und Wagenschmiere

zu rechnen. Eben so sollen Proben, welche zu einer nicht postzwangspflichtigen Sendung gehören und mit derselben zugleich zur Beförderung gelangen, als Bestandtheile solcher Sendung und als dem Postzwang nicht unterworfen auch dann angesehen werden, wenn sie in besondere Packete von postzwangspflichtigem Gewichte verpackt und den Sendungen, zu denen sie gehören, unter derselben Adresse beigegeben sind.

Der Vorschrift des oben abgedruckten §. 7 des Postgesetzes wird in einem Rescripte des Handels-Ministeriums vom 27. Juni 1852 an das Eisenbahn-Commissariat zu Cöln die Auslegung gegeben, als ob die expresse Versendung postzwangspflichtiger Gegenstände mittels der Eisenbahnen nur dadurch zu ermöglichen sei, dass der Absender für die Versendung einen Extrazug nehme; dass demnach Geldtransporte vermittlels der gewöhnlichen Eisenbahnzüge nach wie vor selbst dann gesetzwidrig bleiben, wenn dem Transporte ein besonderer Begleiter beigegeben sei.

Wir halten diese Auslegung nicht für richtig, weil sie mit den in den Kammern bei der Berathung des §. 7 des Postgesetzes stattgehabten Discussionen nicht in Einklang zu bringen ist. Auch hat unter der Herrschaft der ältern Postgesetzgebung (Allgem. Landrecht, Theil II, Tit. 15 §. 147 ff.), welche im Wesentlichen mit den Bestimmungen des erwähnten §. 7 übereinstimmt, der Erste Senat des Ober-Tribunals in einem Erkenntniss vom 1. Februar 1849 angenommen, dass der Transport von baaren Geldern durch die Eisenbahnen, wenn die Obsorge für dieselben und deren Abgabe am Bestimmungsorte einem Bevollmächtigten des Absenders anvertraut ist, keine Postcontravention enthalte (Entscheidungen des Ober-Tribunals, Band 17 pag. 509).

§. 124.

Eine besondere Bestimmung für Eisenbahnen enthält das Postgesetz in seinem

§. 9. Hinsichts der Eisenbahn-Unternehmungen verbleibt es bei den besondern gesetzlichen Vorschriften. Für die Verbindlichkeit der bereits concessionirten Eisenbahngesellschaften zum unentgeltlichen Transport von Postsendungen (§. 36 Nro. 2 des Gesetzes vom 3. November 1838) bleiben die bisherigen Bestimmungen über den Umfang des Postzwanges maassgebend.

Der vorabgedruckte §. 9 erweckt auf den ersten Blick die Anschauung, als wenn für Eisenbahngesellschaften die Postzwangspflicht lediglich nach den früheren Gesetzen zu beurtheilen wäre. Indessen ist er anders zu verstehen. Er bestimmt zunächst, dass es hinsichtlich der Eisenbahn-Unternehmungen bei den besondern gesetzlichen Vorschriften verbleiben soll. Die einzige auf das Recht der Gesellschaften zum Transport bezügliche Gesetzesstelle ist der Eingang des §. 36 des Gesetzes vom 3. November 1838. Dieser Paragraph verfügt nun nicht etwa, dass die Gesellschaften den im Jahre 1838 bestehenden Gesetzen hinsichtlich des Postzwanges überhaupt unterworfen sein sollen, sondern exemirt sie bloss ganz allgemein von den zum Schutze des Postregals bestehenden Gesetzen, so weit dies für den Betrieb der Bahnen nöthig ist. Die Disposition des §. 36 liegt in der Exemption, nicht aber wird das damals bestehende Gesetz für die Eisenbahnen anwendbar erklärt und dadurch etwa zu einem Specialgesetz für sie erhoben. Sobald also durch die allgemeine Gesetzgebung der Umfang des Postregals erweitert oder beschränkt wird, muss dies auch sofort auf die Eisenbahn-Unternehmungen einwirken, indem die Exemption des Eisenbahngesetzes stets dieselbe bleibt, gleichviel ob die allgemeinen Verbotsgesetze erweitert oder beschränkt werden.

Das zweite Alinea des §. 9. steht dieser Auffassung in keiner Weise entgegen; es bezieht sich vielmehr ausdrücklich nur auf den §. 36 Nro 2 des Gesetzes vom 3. November 1838, wonach die Gesellschaften die dem Postzwange unterworfenen Güter unentgeltlich befördern müssen, und verfügt für die zur Zeit der Publikation des Gesetzes (5. Juni 1852) bereits concessionirten Eisenbahngesellschaften, dass dieselben diejenigen Stücke respective nur diejenigen Stücke unentgeltlich für die Post befördern sollen, welche nach den bisherigen Bestimmungen für postzwangspflichtig zu erachten waren. Das zweite Alinea des §. 9 ist auf seinen

speciellen Gegenstand und auf seinen Zweck, nämlich das bisherige quasi-contractliche Verhältniss in Bezug auf die unentgeltliche Beförderung weder zu Gunsten noch zu Lasten der Eisenbahnen zu ändern, zu beschränken; es verbietet also z. B. den Gesellschaften keineswegs den Transport von Packeten von 40 Pfund für eigene Rechnung, sondern lässt nur für die bereits concessionirten Gesellschaften die Verpflichtung bestehen, in denjenigen Landestheilen, in welchen das Allgemeine Preussische Landrecht gilt, Packete bis zu 40 Pfund Gewicht unentgeltlich für die Post zu befördern.

Ganz im Sinne der vorstehenden Auffassung spricht sich ein Rescript des Handelsministers vom 11. September 1852 an das Eisenbahn-Commissariat zu Breslau aus:

Nach §. 9 des Postgesetzes kann es zunächst keinem Zweifel unterliegen, dass die bereits concessionirten Eisenbahngesellschaften fernerhin alle Postsendungen unentgeltlich zu befördern haben, deren unentgeltlicher Transport vor dem Erscheinen des Gesetzes vom 5. Juni 1852 ihnen oblag. Denn es sollen nach jener Vorschrift für die Verbindlichkeiten der Eisenbahngesellschaften zum unentgeltlichen Transport von Postsendungen die älteren Gesetze über den Umfang des Postzwanges maassgebend, die Anwendung des §. 5 des Gesetzes vom 5. Juni mithin hierbei ausgeschlossen bleiben. Es haben deshalb die Eisenbahngesellschaften in den alten Landestheilen nach wie vor Packete bis zu 40 Pfund einschliesslich unentgeltlich zu befördern, wogegen in den am linken Rheinufer belegenen Theilen der Rheinprovinz das Gewicht von 2 Pfund und in dem aus dem ehemaligen Grossherzogthum Berg gebildeten Theile der Rheinprovinz das Gewicht von 50 Pfund in Ansehung der Verbindlichkeiten der Eisenbahngesellschaften zum unentgeltlichen Transport der Postgüter maassgebend bleibt. Ebensowenig kann es zweifelhaft sein, dass den Eisenbahngesellschaften jetzt gestattet ist, Packete zum Gewichte von mehr als 20 Pfund zur selbstständigen Beförderung zu übernehmen, dass dagegen denselben im ganzen Umfange der Monarchie die selbstständige Beförderung der im §. 5 des Gesetzes vom 5. Juni unter Nro. 1—4 als postzwangspflichtig bezeichneten Gegenstände verboten ist. Es enthielt nämlich die frühere Gesetzgebung eine besondere Vorschrift, welche durch die Bestimmung des §. 9 des Gesetzes vom 5. Juni hätte aufrecht erhalten werden können, über den Umfang des Postzwangs in Ansehung der Eisenbahnunternehmungen nicht; vielmehr waren auch früher die Eisenbahngesellschaften in Betreff des Postzwanges lediglich denjenigen Beschränkungen unterworfen, welche aus dem Postzwange für das Transportwesen überhaupt hervorgingen. Diese Einschränkungen sind ebenso allgemein im §. 5 des Gesetzes vom 5. Juni anderweit

festgesetzt worden, und diese Festsetzungen sind für die Eisenbahngesellschaften eben so maassgebend wie für Andere, welche sich mit dem Transportwesen beschäftigen. Bei Beurtheilung der Frage, welche Packete die Eisenbahngesellschaften zur selbstständigen Beförderung übernehmen dürfen, kommt deshalb nicht das frühere postzwangspflichtige Gewicht von resp. 40 Pfund, 50 Pfund und 2 Pfund in Betracht, sondern lediglich das im §. 5 des Gesetzes vom 5. Juni bestimmte von 20 Pfund.

Es bedarf kaum der Erwähnung, dass die gesetzliche Pflicht der Eisenbahngesellschaften zum unentgeltlichen Transport postzwangspflichtiger Gegenstände durch besondere Verträge zwischen ihnen und dem Postfiscus erweitert oder beschränkt werden kann.

§. 125.

Zur Wahrnehmung der Interessen der Post den Eisenbahnen gegenüber sind nachstehende Ministerial-Verfügungen erlassen worden:

Circular-Rescript des Königl. Ministeriums für Handel etc. vom 23. November 1849, betreffend die Errichtung der Stelle eines Eisenbahn-Postinspectors (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1849 pag. 253 Nro. 374):

Ich habe beschlossen, vom 1. Januar künftigen Jahres ab einen Eisenbahn-Postinspector zu bestellen, welchem vorläufig folgende Dienst-Instruction ertheilt ist.

Die Bestimmung des Eisenbahn-Postinspectors geht dahin, bei Regulirung der Eisenbahn-Fahrpläne die Postinteressen zu vertreten, für eine möglichst vortheilhafte Benutzung der Dampfwagenzüge zu Posttransporten zu sorgen, auf zweckmässiges Ineinandergreifen der Postverbindungen und Dampfwagenzüge zu halten, den Postanstalten an den Eisenbahnen und an den sich abzweigenden Nebenstrassen die Speditionswege vorzuschreiben und über deren pünktliche Beobachtung zu wachen, den Postdienstbetrieb auf den Eisenbahnen, sowohl während der Fahrt, als auch auf den Bahnhöfen und Haltepunkten, in genaue Aufsicht zu nehmen und für dessen möglichste Vervollkommnung zu sorgen.

Der Eisenbahn-Postinspector tritt daher mit den Königl. Eisenbahn-Commissariaten bei Verabredung der Fahrpläne zusammen; er muss von den Bedürfnissen des Postdienstes genau unterrichtet sein. Die Ober-Postdirectionen setzen den Eisenbahn-Postinspector von Veränderungen, welche sie im Gange und Aufenthalte der Dampfwagenzüge für wünschenswerth erachten, rechtzeitig in Kenntniss.

Der Eisenbahn-Postinspector ist dafür verantwortlich, dass von den sich anbietenden Dampfwagenzügen die für das Interesse des Publikums am meis-

ten geeigneten zu Posttransporten benutzt werden. Er benachrichtigt die betreffenden Ober-Postdirectionen und Postcomtoirs davon, welche Dampfwagenzüge zu Posttransporten benutzt werden sollen, ob dabei ein Speditions-Büreau in Thätigkeit treten soll oder nicht, und ob zur Beförderung von Posttransporten Eisenbahn-Postwagen oder Räume in einem Eisenbahngesellschaftswagen*) verwendet werden sollen. Ohne das Einverständniss des Eisenbahn-Postinspectors dürfen hierin Aenderungen von den Ober-Postdirectionen nicht vorgenommen werden.

Der Eisenbahn-Postinspector ist verpflichtet, darauf zu sehen, dass die Anschlussposten mit denjenigen Dampfwagenzügen in Zusammenhang gebracht werden, bei welchen dem Publikum für den Reiseverkehr und für Versendungen die grössten Vortheile geboten werden können. Erachtet derselbe hierin Abänderungen oder anderweite Einrichtungen für nöthig, so hat er die betreffende Ober-Postdirection darauf aufmerksam zu machen, welcher nach Lage der Sache das Weitere überlassen bleibt.

Der Eisenbahn-Postinspector hat die durch die Benutzung der Dampfwagenzüge sich herausstellenden Speditionswege genau zu ermitteln, solche den an den Eisenbahnen und den sich abzweigenden Poststrassen belegenen Postcomtoirs bekannt zu machen und auf die pünktliche Beobachtung der vorgeschriebenen Spedition zu achten.

Der Eisenbahn-Postinspector ist dafür verantwortlich, dass die directen Uebergänge von einer Eisenbahn auf die andere überall wahrgenommen werden. Es gilt dabei als Grundsatz, dass die Weitersendung der mit einem Eisenbahnzuge eintreffenden, auf eine andere Bahn übergelenden Gegenstände in allen den Fällen ermöglicht werden müsse, in welchen es den angekommenen Reisenden noch möglich ist, mit dem unmittelbar darauf abgehenden Bahnzuge weiter zu reisen.

Der Eisenbahn-Postinspector hat darüber zu wachen, dass die Postbeamten auf den Bahnhöfen und Haltepunkten pünktlich im Dienste sind, dass die Abgabe und Uebernahme der Ladung auf den Bahnhöfen u. s. w. in geordneter Weise geschieht, dass die einmündenden Posten pünktlich eintreffen, die sich abzweigenden Posten mit Ordnung und Präcision abgesandt werden, und

*) Hierzu ist jedoch zu bemerken, dass nach §. 36 des Gesetzes vom 3. November 1838 die Eisenbahngesellschaften nicht verpflichtet sind, der Postverwaltung Wagen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Aus der Nro. 1 des §. 36 kann jedenfalls die unentgeltliche Stellung ganzer Wagen nicht gefolgert werden, wenn auch nach der Nro. 3 Postwagen (d. h. der Post gehörende und von ihr angeschaffte Wagen) unentgeltlich befördert werden müssen. Obige Stelle hat also solche Fälle vor Augen, wo eine Eisenbahngesellschaft contractlich die Stellung ganzer Wagen für gewisse Routen zu Postzwecken übernommen hat.

dass, wo keine Postexpeditionen auf den Bahnhöfen angelegt sind, wenigstens für Aufstellung eines Briefkastens und für das regelmässige Leeren desselben gesorgt wird. Nimmt der Eisenbahn-Postinspector in diesen Beziehungen Mängel wahr, so hat er die betreffende Ober-Postdirection darauf aufmerksam zu machen, welcher das Weitere nach Lage der Umstände überlassen bleibt.

Der Eisenbahn-Postinspector hat darauf zu sehen, dass die Eisenbahn-Postwagen

- 1) in hinlänglicher Zahl, in dienstfähiger Beschaffenheit und zweckmässiger Einrichtung unterhalten,
- 2) zu rechter Zeit renovirt,
- 3) von Innen und Aussen in reinem Zustande gehalten,
- 4) mit zweckmässig construirten Heizungs- und Erleuchtungs-Apparaten versehen und
- 5) auf den Endstationen so weit als thunlich untergestellt werden.

Wahrgenommene Mängel hat der Eisenbahn-Postinspector zur Kenntniss der betreffenden Ober-Postdirection zu bringen.

Bei Bereisung der Eisenbahnen hat der Eisenbahn-Postinspector den Brief- und Fahr-Postdienst im Eisenbahn-Postwagen zu revidiren, von der Expeditionsweise derjenigen Post-Comtoirs, welche mit den Posttransporten auf der Eisenbahn in Verbindung stehen, sich Ueberzeugung zu verschaffen und die richtige Vereinnahmung der Postgefälle zu controliren. Er hat darauf zu sehen, dass die direkten Kartenschlüsse, welche ganz oder streckenweise auf der Eisenbahn befördert werden, nur nach Maassgabe des wirklichen Bedürfnisses unterhalten werden. Hält der Eisenbahn-Postinspector die Einrichtung, Abänderung oder Aufhebung solcher Kartenschlüsse für zweckmässig, so hat er dies bei der betreffenden Ober-Postdirection anzuregen.

Der Eisenbahn-Post-Inspector hat sich von den mit den Eisenbahngesellschaften bestehenden Verträgen genau zu unterrichten, auf die beiderseitige gehörige Ausführung dieser Verträge zu halten und nicht nur selbst zur Aufrechthaltung eines guten Vernehmens mit den Eisenbahngesellschaften beizutragen, sondern auch darüber zu wachen, dass in diesem Sinne von den sämmtlichen Postbeamten, welche mit den Eisenbahngesellschaften oder Eisenbahnbeamten in dienstliche Berührung kommen, verfahren werde.

Bei stattfindenden Unglücksfällen oder Unterbrechungen auf der Eisenbahn muss das nächste Post-Comtoir Abschrift derjenigen Anzeige, welche dasselbe an die Ober-Postdirection eingereicht hat, ohne Verzug dem Eisenbahn-Post-Inspector übersenden. Die Untersuchung des Vorfalles und die Sorge für die Weiterbeförderung der Post-Transporte liegt entweder dem Commissarius der Ober-Postdirection oder dem Eisenbahn-Post-Inspector, je nachdem der eine oder andere zuerst an Ort und Stelle eintrifft, ob.

Der Eisenbahn-Post-Inspector ist zur Ausübung derselben Strafbefugnisse berechtigt, welche den Post-Inspectoren vom 1. Januar k. J. beigelegt werden.

Er berichtet an das General-Postamt unmittelbar. Den Wohnsitz nimmt derselbe in Berlin.

Mit diesen Functionen ist der provisorische Eisenbahn-Post-Inspector Bolzenthall beauftragt worden.

2) Circular-Rescript des Königl. Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 17. April 1850 an sämtliche Königl. Ober-Postdirectoren, betreffend die Ausübung fortgesetzter Controle über die Zweckmässigkeit der vorhandenen Post-Anlagen und Eisenbahnverbindungen (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1850, pag. 115 Nro. 157):

Bei den wichtigen Interessen, deren unmittelbare Wahrnehmung in Folge der neuen Organisation der Verwaltung des Postwesens den Herren Ober-Postdirectoren übertragen worden ist, nehme ich Veranlassung, von neuem auf den nachfolgenden Gegenstand einzugehen und dessen sorgfältigste Beachtung der Aufmerksamkeit derselben zu empfehlen.

Es ist eine der vorzüglichsten Pflichten der Herren Ober-Postdirectoren, eine ununterbrochene Aufmerksamkeit darauf zu verwenden, ob die dem Publikum gebotenen Transport-Anstalten den wahren Verhältnissen des Verkehrs in möglichst vollkommener Weise entsprechen.

Dies gilt nicht nur von den Post-Anlagen, sondern auch in demselben Umfange von den Eisenbahnverbindungen. Denn da, wo in Stelle der früheren Staatsposten Eisenbahn-Unternehmungen getreten sind, liegt der Staatsregierung nicht minder die Verpflichtung ob, darauf zu sehen und zu halten, dass ein geordnetes, möglichst zweckmässig geregeltes und zusammenhängendes Transportwesen, sowohl für Versendungen als auch für Reisen, bestehe. Jeder der Herren Ober-Postdirectoren muss daher in dem ihm zugewiesenen Bezirke zuvörderst die Verkehrs-Interessen genau erforschen, die Mittel, welche zur Befriedigung derselben gegeben sind, damit in Vergleich stellen, die Mängel, welche sich dabei ergeben sollten, ohne Scheu zur eigenen Erkenntniss bringen und nicht nur darauf bedacht sein, dass offenbaren Uebelständen Abhülfe verschafft, sondern dass auch zur Hebung und Beschleunigung des Verkehrs mit wirksamen Verbesserungen vorgeschritten werde.

Sobald die Regulirung der Eisenbahn-Fahrpläne herannaht, muss zu diesem Behufe jeder Ober-Postdirector, in dessen Bezirk wichtige Verbindungen davon berührt werden, bereits auf Grund vollständigen Materials geprüft haben, welches die wesentlichsten Verkehrs-Interessen sind, deren Berücksichtigung bei Erwägung der Fahrpläne zur Geltung gebracht werden muss.

Hierbei handelt es sich nicht bloss um Sicherung eines ununterbrochenen Zusammenhanges zwischen den Posten oder anderen öffentlichen, wichtigen Transport-Anstalten und den Eisenbahnzügen, sondern auch darum, dass die Eisenbahnzüge für sich eine möglichst zweckmässige Transport-Gelegenheit,

zum Reisen und Versenden, in Verbindung mit andern Eisenbahn-Routen und für den Verkehr auf der einzelnen Route gewähren.

Zur möglichst vollständigen und richtigen Wahrnehmung der hierbei obwaltenden, tief eingreifenden Interessen des reisenden und versendenden Publikums wird die Regierung da, wo die Eisenbahngesellschaften nicht aus eigener Bewegung diejenigen Einrichtungen treffen, welche zur hinlänglichen Befriedigung der Anforderungen der Bedürfnisse des Verkehrs von der Staatsverwaltung für nothwendig erachtet werden, von der Anordnung solcher Verbindungen in dem Umfange und Sinne Gebrauch machen, wie es durch die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über die Eisenbahn-Unternehmungen der Regierung vorbehalten und überdies bei einzelnen Bahnen in den speciellen Statuten in noch grösserer Ausdehnung bestimmt worden ist.

Zwar wird bei der mündlichen Berathung über die Fahrpläne jedesmal ein Commissarius des Postdepartements, für jetzt in der Person des Eisenbahn-Post-Inspectors, hinzugezogen.

Ich lege jedoch grossen Werth darauf, dass die Herren Ober-Postdirectoren ihre Ansichten und Vorschläge, wie hervortretende Verkehrs-Interessen, bei Regulirung der Verbindungen auf den Eisenbahnen, etwa richtiger wahrzunehmen und besser zu berücksichtigen seien, ausser der Mittheilung an den Eisenbahn-Inspector, mittels Berichts zu meiner Kenntniss bringen, damit ich in den Stand gesetzt werde, dem Gegenstande nicht nur selbst eine nähere Aufmerksamkeit zu widmen, sondern auch durch die Königl. Eisenbahn-Commissariate, in so weit nicht etwa eine directe Communication mit denselben zum Ziele geführt hat, auf eine erspriessliche Verständigung hinzuwirken, oder beziehungsweise die geeigneten Mittel in Anwendung zu bringen, um der Befriedigung begründeter Anforderungen des Verkehrs den etwa nöthigen Nachdruck zu verschaffen.

Umfassende Anträge oder Gutachten, wegen wesentlicher Aenderungen oder Einrichtungen bei den Eisenbahnzügen, sind dergestalt frühzeitig zu meiner Kenntniss zu bringen, dass es möglich ist, dieselben noch vor dem Eintritt der Berathungen über die Fahrpläne, welche im Frühjahr und Spätsommer stattzufinden pflegen, in Erwägung nehmen und erforderlichen Falls an die Königl. Eisenbahn-Commissariate und an den Eisenbahn-Post-Inspector Verfügung treffen zu können.

Ich rechne darauf, dass die Herren Ober-Postdirectoren diesen Gegenstand aus dem vorangeschickten Gesichtspunkte richtig auffassen, dadurch zur Lösung der ihnen gestellten Aufgabe beitragen und auch in dieser Beziehung bemüht sein werden, die mit der neuen Organisation der Postverwaltung bezweckten Vorthelle zu verwirklichen.

Von der gegenwärtigen Verfügung ist den Königl. Eisenbahn-Commissariaten und dem Eisenbahn-Post-Inspector Kenntniss gegeben worden.

§. 126.

Zu einer besondern Besprechung gibt die Nro. 1 des §. 36 des Eisenbahngesetzes Veranlassung und zwar namentlich wegen ihrer ganz allgemein gehaltenen Fassung. Hier wird die Gesellschaft verpflichtet, ihren Betrieb, so weit es die Natur desselben gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen. Was unter den Bedürfnissen der Postverwaltung zu verstehen sei, wer im entstehenden Zweifel Richter sein solle, ob der Eisenbahngesellschaft eintretenden Falls von dem Staate eine Entschädigung gebühre — über alle diese Fragen schweigt das Gesetz.

In Betreff des ersten Punktes lässt sich nur sagen, dass allerdings nach der allgemeinen Fassung des Gesetzes allen sich nach Ort und Zeit jedesmal anders bestimmenden Bedürfnissen der Postverwaltung Rechnung getragen werden muss, so weit es die Natur des Betriebes gestattet. Die in letzteren Worten angedeutete Schranke muss aber beobachtet werden. Wenn z. B. die Postverwaltung einen so schnellen Transport der nach Nro. 2 unentgeltlich zu befördernden Gegenstände verlangte, dass alle Zwischenstationen übersprungen, oder dass gar mit einer grösseren als der technisch zulässigen Geschwindigkeit gefahren werden müsste, so würde dieses Verlangen ein unbegründetes sein. Ferner verpflichtet die Nro. 1 des Paragraphen die Gesellschaften nur: ihren Betrieb, also den Betrieb des Eisenbahn-Transportgeschäfts, nach den Bedürfnissen der Postverwaltung einzurichten, und kann hierbei, abgesehen von den speciellen Lasten der folgenden Nummern, kaum etwas Anderes im Auge haben, als die Zahl der Züge, ihre zulässige Geschwindigkeit, die Zeit ihrer Abfahrt, ihr Halten an Zwischenpunkten (um Poststücke daselbst absetzen zu können), die zeitige oder fortwährende Zulassung der Postbeamten zu den Zügen und den mit der Bahn beförderten Postwagen, die Einräumung von Gesellschaftswagen (jedoch in diesem Falle unzweifelhaft nur gegen Entschädigung) zu postalischen Zwecken und dergleichen verwandte Gegenstände mehr. Andere Bestimmungen dagegen, die nicht als eine Einrichtung des Eisenbahnbetriebes im engeren Sinne sich darstellen, können aus der Nro. 1 des §. 36

nicht gefordert werden; so z. B. würde es ein ungerechtfertigtes Verlangen sein, dass die Gesellschaften die aufzugebenden Briefe und sonstigen postzwangspflichtigen Gegenstände von den Absendern in Empfang nehmen, darüber Liste führen, oder auch nur zur Einladung der Poststücke durch ihre Leute Hülfe leisten sollten.

Was die zweite Frage betrifft, so glauben wir allerdings, dass nach dem bestehenden Verwaltungssystem das Handelsministerium bei entstehender Meinungsverschiedenheit allein darüber zu entscheiden hat, welche Einrichtungen, also auch Aenderungen im Betrieb vorzunehmen sind, um den Bedürfnissen der Postverwaltung zu genügen. Seine Anordnungen müssen befolgt werden, und da die Administration von der Justiz unabhängig ist, so gibt es gegen die Anordnung selbst einen Rekurs an die Gerichte nicht. Es ist hierin dem Handelsministerium eine discretionäre Gewalt verliehen. Diese Auffassung dürfte zwar weder aus der Natur der Sache, noch aus den Worten des Paragraphen 36 Nro. 1 zu begründen sein; letztere möchten vielmehr wohl nur zu einer Entschädigungsklage der Post bei verweigerter Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse berechtigen. Indessen hat der Grundsatz, dass die Administration von der Justiz unabhängig ist, in Preussen namentlich seit Einrichtung des Gerichtshofes zur Entscheidung der Competenz-Conflicte im Jahre 1847 zu vollkommener Schärfe sich ausgebildet, und man darf es jetzt als ein in alle Consequenzen hinein durchgeführtes System constatiren, dass die administrativen Behörden jede von ihnen getroffene Anordnung durch ihre Zwangsmittel zur Ausführung bringen können, ohne dass den Gerichten die Möglichkeit gelassen wäre, die Rechtmässigkeit der Maassregel selbst ihrer Prüfung zu unterwerfen. An einen gerichtlichen Schutz gegen die Ausführung der Befehle der Verwaltungsbehörden, einerlei ob dieselben in Privatrechte eingreifen oder nicht, ist daher nach der herrschenden Jurisprudenz des Gerichtshofes zur Entscheidung der Competenz-Conflicte nicht zu denken.

Dem Gesetze vom 11. Mai 1842, welches sich seinem Wortlaute nach freilich nur auf polizeiliche Verfügungen bezieht, hat man eine so weite Anwendung gegeben, dass darunter auch die auf den §. 36 Nro. 1 des Eisenbahngesetzes bezüglichen Mi-

nisterial-Anordnungen fallen, indem man denselben einen landespolizeilichen Charakter vindicirt. Das gedachte Gesetz vom 11. Mai 1842 lässt den Rechtsweg nur da zu, wo Jemand seine Befreiung von einer Verfügung auf eine besondere gesetzliche Vorschrift oder auf einen speciellen Rechtstitel (Vertrag) zu stützen vermag. Es bedarf aber kaum der Bemerkung, dass die Eisenbahngesellschaften bei Entwerfung ihrer Statuten, von deren Inhalt die Erlangung der Concession abhängt, fast nie in der Lage sein werden, sich einen speciellen schützenden Rechtstitel zu verschaffen.

§. 127.

Nur in einer Beziehung, nämlich hinsichtlich des Anspruchs auf Entschädigung, gewährt das Gesetz vom 11. Mai 1842 die gerichtliche Klage, indem es sagt, der Rechtsweg finde statt, wenn der durch eine polizeiliche Verfügung Betroffene behaupte, es sei durch dieselbe ein solcher Eingriff in seine Privatrechte geschehen, für welchen nach den gesetzlichen Vorschriften über Aufopferungen der Rechte und Vortheile des Einzelnen im Interesse des Allgemeinen Entschädigung gewährt werden müsse. Wenn also das Handelsministerium eine Eisenbahngesellschaft durch administrative Zwangsmittel genöthigt hat, kostspielige Aenderungen im Betriebe vorzunehmen, z. B. mehr Züge einzurichten als das finanzielle Interesse der Gesellschaft gestattet, so kann zwar nach den übereinstimmenden Urtheilen des Gerichtshofes zur Entscheidung der Competenz-Conflicte von einer gerichtlichen Klage, die auf Aufhebung der Anordnungen des Handelsministeriums gerichtet wäre, keine Rede sein; indessen kann (ohne dass dies von irgend einer Seite her jemals einem Zweifel unterworfen worden wäre) die Klage so weit sie auf Entschädigung geht, vor die Gerichte gebracht werden. Die betreffenden Klagen sind gegen das General-Postamt oder vielmehr gegen das Handelsministerium, von welchem ersteres eine Abtheilung bildet, nicht aber gegen die betreffende Ober-Postdirection zu richten, indem die Dienst-Instruction für die letzteren vom 12. December 1849 in §. 4 Nro. 11—12:

- „die Betheiligung bei Feststellung der Eisenbahn-Fahrpläne und
- „die Bestimmung über Benutzung der Bahnzüge zu Post-Trans-

„porten, so wie die Verhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften über Leistungen, Vergütungen, Abrechnungs-Modus u. s. w. und den Abschluss aller Verträge mit den Eisenbahngesellschaften“

dem General-Postamt vorbehält (cfr. Entscheidung des Ober-Tribunals vom 4. October 1854, Striethorst Archiv, Bd. 13 pag. 373).

§. 128.

Die Rechtsfrage wegen des Anspruchs auf Entschädigung ist im Jahre 1855 durch drei übereinstimmende Urtheile des Ober-Tribunals zu Ungunsten der Eisenbahngesellschaften entschieden worden. In allen drei Fällen hatte das Handelsministerium die betreffenden Eisenbahngesellschaften angehalten, im Interesse des durchgehenden Verkehrs Nachtzüge einzurichten, die bisher nicht bestanden hatten. Da die Einführung dieser Nachtzüge die Gesellschaften nöthigte, bedeutende Kosten aufzuwenden, ihr Personal zu vermehren u. s. w., um dem Befehle des Handelsministers nachkommen zu können, so klagten sie gegen den Staat auf Ersatz des in separato zu ermittelnden Schadens, nachdem die Klage, so weit sie auf Aufhebung der betreffenden ministeriellen Verfügungen ging, durch Erkenntniss des Gerichtshofes zur Entscheidung der Competenz-Conflicte beseitigt worden war.

In den Gründen seines Erkenntnisses führt das Ober-Tribunal im Wesentlichen aus:

Es seien zwei Fragen zu beantworten:

1) ob der Handelsminister befugt gewesen sei, die Anordnung eines Nachtzuges Behufs der schnellern Weiterbeförderung der Reisenden, Briefe und Sachen zu fordern und durch administrativen Zwang durchzusetzen?

2) ob der Staat zum Schadensersatz verpflichtet sei?

Bei Beantwortung dieser Fragen sei nicht ausser Acht zu lassen, dass diejenige Ansicht irrig sei, nach welcher es sich hier nur von einer Maassregel im postfiscalischen Interesse handle, also von einer Maassregel, durch welche die Postverwaltung einen Gewinn zu machen trachte; das Gesetz sehe vielmehr die Post keineswegs allein als eine finanzielle Anstalt an, deren einziger und letzter Zweck darin bestehe, die Einkünfte des Staates

möglichst zu vermehren; vielmehr gebe der §. 142, Theil II, Tit. 15 des Allgem. Landrechts als den Zweck des Bestehens des Post-Regals an: „damit der Staat diese Anstalten zum gemeinen Besten unterhalten könne;“ aus ähnlichen landespolizeilichen Rücksichten habe denn auch das Gesetz vom 3. Nov. 1838 dem Handelsministerium eine sehr durchgreifende Aufsicht über die Eisenbahn-Unternehmungen übertragen (cfc. §§. 1, 6, 21, 23, 27, 31, 32, 34 des Gesetzes), und es könne nun nicht bezweifelt werden, dass der Handelsminister bei Anordnung des fraglichen Nachtzuges gerade dieses Obergewaltsrecht des Staates ausgeübt und den angedeuteten höheren Zweck des Postregals, die Förderung des gemeinen Besten, vor Augen gehabt habe; — allerdings werde durch diese Betrachtung allein noch nicht jeder Entschädigungsanspruch der Eisenbahngesellschaft unbedingt ausgeschlossen, wenn nur wirklich ein Eingriff in ihre Privatrechte vorläge; zwar müssten einzelne Rechte und Vortheile der Mitglieder des Staats den Rechten und Pflichten zur Beförderung des gemeinschaftlichen Wohles weichen; dagegen sei der Staat denjenigen, welcher seine besonderen Rechte und Vortheile dem Wohle des gemeinen Wesens aufzuopfern genöthigt werde, zu entschädigen gehalten (§. 74, 75 der Einleitung zum Allgem. Landrecht); es sei auch namentlich mit Hinblick auf das Gesetz vom 11. Mai 1842 der klagenden Eisenbahngesellschaft der Rechtsweg in keiner Weise verschränkt worden; nur hätte die klagende Gesellschaft zur Begründung ihres Entschädigungsanspruchs nachweisen müssen, dass die Anordnung des Nachtzuges von Seiten des Handelsministers wirklich einen solchen Eingriff in ihre Privatrechte enthalte, wie er nach dem Gesetz vom 11. Mai 1842 nöthig sei, um einen Entschädigungsanspruch zu begründen.

Hiernach sei eine nähere Erörterung des §. 36 des Eisenbahngesetzes nöthig. Im diesem Paragraphen trete der Staat sein aus dem Post-Regale entspringendes Vorrecht, an festgesetzten Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen und Sachen zu befördern, so weit es für den Betrieb der Eisenbahnen nöthig sei, die in jenem Regale enthaltene Ausschliessung des Privatgewerbes anzugeben, an jene ab, wobei der Postverwaltung die Berechti-

gung vorbehalten worden sei, die Eisenbahnen zur Beförderung postmässiger Versendungen unter den näheren Bestimmungen des Gesetzes zu benutzen; hier stehe nun die den Gesellschaften auferlegte Pflicht „ihren Betrieb, so weit es die Natur desselben gestatte, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen“ obenan, und sei der gewählte Ausdruck „ihren Betrieb in Uebereinstimmung zu bringen“ ein so allgemeiner, dass sprachlich nichts entgegenstehe, darunter auch die Regulirung des Fahrplans zu begreifen; ja sogar scheine der innere Zusammenhang und der innere Grund der Bestimmung, „die „Gesellschaft sei verpflichtet, ihren Betrieb mit den Bedürfnissen „der Postverwaltung in die nothwendige Uebereinstimmung zu bringen“, zu der Annahme zu berechtigen, dass der Gesetzgeber hierbei recht eigentlich und gerade zunächst an die Regulirung des Fahrplanes gedacht habe; komme es hierbei überhaupt noch auf Gewährsmänner und namentlich auf zu allegirende literarische Autoritäten an, so möge bemerkt werden, dass die Gebrüder Jacob und Wilhelm Grimm in ihrem deutschen Wörterbuch, Band I, Lieferung 8 Seite 1714, Betrieb durch *tractatio*, *cura* übersetzen und alsdann zu 2 wörtlich hinzufügen:

„Der Betrieb = Verwaltung: der Betrieb der Eisenbahn, des Handels, des Geschäfts.“

Von diesen berühmten Sprachforschern werde daher der Ausdruck „der Betrieb der Eisenbahn“ ebenfalls in dem weiteren Sinne und Umfange als Verwaltung derselben aufgefasst, und nun dürfe es doch gewiss nicht bezweifelt werden, dass zu der Verwaltung auch die Regulirung des Fahrplanes, speciell aber die Festsetzung der Abgangszeit der einzelnen Züge gehöre.

Bei Entscheidung streitiger Rechtsfälle dürfe der Richter den Gesetzen keinen andern Sinn beilegen, als welcher aus den Worten im Zusammenhange derselben oder aus dem nächsten unzweifelhaften Grunde des Gesetzes deutlich erhelle (§. 46 der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht.)

In letzterer Hinsicht sei auf die legislatorischen Vorarbeiten (die Motive) des Gesetzes vom 3. Nov. 1838, gleichsam wie auf eine authentische Interpretation zu rekurriren. Nach den vorgeleg-

ten Staatsraths-Akten seien im Staats-Ministerium die Ansichten darüber getheilt gewesen, ob die Verhältnisse der Post zu den Eisenbahngesellschaften generell und gleichmässig durch ein allgemeines Gesetz bestimmt werden müssten, oder ob es der ersteren zu überlassen wäre, sich mit jeder einzelnen Gesellschaft durch specielle Verträge zu einigen; der damalige Chef der Postverwaltung, der Staatsminister von Nagler habe das Letztere empfohlen, die entgegengesetzte Ansicht aber, die später die Allerhöchste Sanction erhalten habe, werde namentlich in dem Berichte des Staatsministeriums vom 30. Januar 1838, bei Vorlegung des nachher zum Gesetze erhobenen Entwurfs II. b., mit folgenden Worten motivirt:

„Mag man nun die landespolizeilichen Zwecke der Postanstalt
„oder den finanziellen Nutzen, welchen sie gewährt, in Betracht nehmen: so sind die Interessen der Postverwaltung
„in beiden Beziehungen durch die obigen Vorschläge ebenso
„sicher gestellt wie bei einer vertragsmässigen Regulirung
„mit jeder einzelnen Gesellschaft. Denn, was die landespoli-
„zeilichen Zwecke anlangt, so hat die Postverwaltung in
„Folge der den Eisenbahngesellschaften aufzuerlegenden Ver-
„pflichtung, ihren Betrieb nach den Bedürfnissen der Post-
„verwaltung einzurichten, es in ihrer Hand, eben das,
„was sie in dieser Hinsicht im Wege des Vertrages sich
„auszubedingen für nöthig erachtet, den Gesellschaften als
„eine gesetzliche Obliegenheit vorzuschreiben, um fortwäh-
„rend, so wie die Verhältnisse im Laufe der Zeit
„sich anders gestalten, die Fahrten ihren Bedürf-
„nissen entsprechend regulirt zu sehen.

„Auch für das Interesse der Reisenden, welche
„mit der Post ankommen oder weiter gehen wollen, kann
„die Postverwaltung vermöge ihrer Einwirkung auf die
„Betriebseinrichtung eben so gut wie bei einer vertrags-
„mässigen Regulirung sorgen, indem sie darauf hält,
„dass die Eisenbahnfahrten sich den Postkursen
„passlich anschliessen.“

Endlich sei von den Staatsraths-Abtheilungen die von ihnen vor-

geschlagene veränderte, dem nunmehrigen §. 36 genau entsprechende Fassung des Gesetzes motivirt worden durch folgende Bemerkungen:

„Der §. 28 Entwurf II b. bestimmt das Verhältniss, in welches die Eisenbahngesellschaften zur Postverwaltung treten, und setzt diejenigen Naturalleistungen, zu welchen diese gegen jene verpflichtet sein soll, fest. Man vermisst dabei eine Erwähnung der Rechte, welche die Post als Regal auszuüben hat, und des Umstandes, dass dieselben zum Theil den Eisenbahnen überlassen werden. Nur durch Delegation kommen die Eisenbahnen in den Besitz von Rechten, die sie sonst nicht würden ausüben dürfen, und nur dadurch motiviren sich die Leistungen, welche sie zu übernehmen haben.“

Es sei dann noch zusätzlich zur Erläuterung der Nro. 1 des Paragraphen hinzugefügt worden:

„Die Post kann hiernach die zum Anschlusse an ihre Kurse nöthigen Beförderungszeiten vor-schreiben, und wenn dies Recht auch nicht ohne Schwierigkeit *) in der Ausübung sein wird, so ist es doch unerlässlich, wenn der Postdienst pünktlich versehen sein soll.“

Aus dieser Entstehungsgeschichte des §. 36 des Eisenbahngesetzes ergebe sich unwiderleglich, dass man der Postverwaltung allerdings eine Einwirkung auf die Regulirung der Fahrpläne und die Bestimmung der Beförderungszeiten der einzelnen abzulassenden Züge habe vorbehalten wollen, und dass die dieser Befugniss

*) Wenn das Recht der Postverwaltung (also nunmehr des Handelsministers als des Chefs derselben), die Abfahrtzeiten, also auch die Zahl der Züge vorzuschreiben, ein unbeschränktes ist, wenn die Eisenbahngesellschaften selbst dann keine Entschädigung fordern dürfen, wenn sie gezwungen werden, ihre ganze Existenz irgend einem Bedürfnisse der Post zum Opfer zu bringen — so möchte man wahrlich fragen, wie die Staatsraths-Abtheilungen dazu gekommen sind, in der Ausübung des fraglichen Rechts irgend eine Schwierigkeit für den Staat zu finden. Dann bleibt ja nur die letzte Schranke alles Menschlichen, die Göthe mit den Worten andeutet: „es ist dafür gesorgt, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen,“ übrig.

entsprechende Verpflichtung der Eisenbahngesellschaften mit zu denjenigen Leistungen gehöre, durch welche sie das theilweise auf sie übertragene Postregal abgelten sollten (§. 92 der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht), und daraus, dass das Project der Abtheilungen nachher in unveränderter Fassung zum Gesetz erhoben worden sei, müsse mit Zuverlässigkeit gefolgert werden, dass der Gesetzgeber sich auch den dafür angeführten Motiven angeschlossen und dieselben gebilligt habe.

Wenn aber als Argument für die Entschädigungspflicht des Staates geltend gemacht werde, in den Statuten der in neuerer Zeit concessionirten Eisenbahnen sei dem Staate ausdrücklich das Recht vorbehalten, den Fahrplan zu genehmigen und abzuändern, welches Vorbehalts es nicht bedurft hätte, wenn das Recht zur Abänderung der Fahrpläne dem Staate bereits durch den §. 36 Nro. 1 gegeben sei — so erscheine dieses *argumentum a contrario* bei näherer Prüfung nicht stichhaltig. Es fehle an zureichenden Gründen zu der Annahme, der Staat habe in dieser Hinsicht die neu concessionirten Eisenbahngesellschaften materiell ungünstiger als die früheren stellen wollen; es liege vielmehr viel näher, in dem ausdrücklichen Vorbehalte des Staats, den Fahrplan genehmigen resp. abändern zu dürfen, nur das Bestreben zu erkennen, diejenige Befugniss, die bereits der §. 36 Nro 1 des Eisenbahngesetzes dem Staate einräumt, bestimmt und schärfer hervorzuheben, um so jedem künftigen Zweifel und Einwand um so entschiedener vorzubeugen. Insofern werde durch die neueren Concessionen gerade dargethan, in welchem Sinn der Gesetzgeber das Verhältniss der Eisenbahngesellschaften zu dem Staate aufgefasst habe.

Zur Widerlegung des Einwandes der Eisenbahngesellschaft: die Natur ihres Unternehmens gestatte die Einrichtung von Nachtzügen nicht — genüge offenbar die Hinweisung, dass dieselben bereits geraume Zeit ungefährdet bestanden hätten. Natürlich erscheine in Beziehung auf die Frage, ob die Natur des Betriebes der betreffenden Eisenbahngesellschaft die Ablassung von dergleichen Nachtzügen gestatte? die Untersuchung, ob die Einrichtung der Nachtzüge der Gesellschaft Mehrausgaben veranlasst, oder ob sie gar Gewinn abgeworfen, ganz einflusslos; viel-

mehr könne die grössere oder geringere Rentabilität einer solchen Einrichtung für die Beurtheilung der natürlichen Statthaftigkeit derselben niemals maassgebend und entscheidend sein. In der That würde das ganze in dieser Hinsicht geltend gemachte Argument, wenn es begründet wäre, nur den ursprünglichen Klageantrag der Gesellschaft:

„zu erkennen, dass Fiskus aus dem Gesetze vom 3. November 1838 nicht befugt sei, die Einrichtung von Nachtzügen und das Fortbestehen des in Folge der Androhung administrativer Zwangsmaassregeln eingerichteten Nachtzuges zu verlangen, vielmehr schuldig, die Einstellung dieses Zuges sofort geschehen zu lassen,“

rechtfertigen; gerade dieser Antrag sei aber durch das vorhergehende Erkenntniss des Hofes zur Entscheidung der Kompetenzconflicte beseitigt, und in Betreff seiner der Rechtsweg für unzulässig erklärt worden.

Indessen werde auch hier durch die bereits erwähnten Materialien der Gesetzgebung eine befriedigende und vollkommen hinreichende Auskunft gegeben. In der Sitzung des Staatsraths vom 13. Juni 1838 sei die Berathung noch einmal auf den §. 28 des Entwurfs zurückgekommen, und heisse es in dem Eingange des Protokolls:

„Zu §. 28 II. b. wurde nachträglich bemerkt, dass die Bestimmung, nach welcher die Eisenbahngesellschaften ihren Betrieb in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen verpflichtet sein sollen, nicht buchstäblich und unbedingt ausgeführt werden könne, ohne die Eisenbahnfahrten, welche nicht wie gewöhnliches Fuhrwerk an jedem Orte, sondern nur an den bestimmten Stationen anhalten könnten, sehr zu hemmen und zu stören. Den Gesellschaften werde man nicht etwas zumuthen können, was mit der Natur des Eisenbahnbetriebes unvereinbarlich oder sonst unbillig erscheine. Es dürfte deshalb hinter dem Worte „Betrieb“ einzuschalten sein: so weit die Natur desselben es gestattet.“

Hieraus ergebe sich klar, fährt das Obertribunal fort, dass da-

bei also die Rücksicht auf den Charakter der Eisenbahngesellschaften als blosser Erwerbsgesellschaften keineswegs maassgebend und entscheidend gewesen sei.

Gegenwärtig handle es sich überhaupt nur noch um die Frage, ob für die Einrichtung des Nachtzuges Entschädigung zu leisten sei. Diese Frage müsse indessen entschieden verneint werden. Der Staat übe dadurch, dass das Ministerium für Handel etc. die Einrichtung eines Nachtzuges verlangt habe, nur eine durch §. 36 Nro. 1 a. a. O. ihm wirklich vorbehaltene Befugniss aus. Aus diesem gesetzlich reservirten Rechte des Staates folge die correspondirende Pflicht der Eisenbahngesellschaft, einen solchen Nachtzug einzurichten, (§. 92 der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht) und da das Gesetz diese Verpflichtung der Gesellschaften nur als eine Vergütung für die theilweise Abtretung der aus dem Postregal entspringenden Vorrechte ansehe, so könne nicht noch eine besondere Entschädigung verlangt werden.

Hiermit erledige sich auch für die selbst vor Erlass des Eisenbahngesetzes bereits concessionirten Gesellschaften die Berufung auf den §. 49 des Gesetzes vom 3. November 1838. *) Dieser Paragraph verheisse den bereits concessionirten Eisenbahngesellschaften eine angemessene Geldentschädigung nur für diejenige Einbusse an ihren bisherigen Einnahmen oder für diejenigen Mehr-

*) §. 49 a. a. O. Wir behalten Uns vor, nach Maassgabe der weiteren Erfahrung und der sich daraus ergebenden Bedürfnisse, die im gegenwärtigen Gesetz gegebenen Bestimmungen, durch allgemeine Anordnungen und durch künftig zu ertheilende Concessionen, zu ergänzen und abzuändern, und nach Umständen denselben auch andere ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen. Sollten Wir es für nothwendig erachten, auch den bereits concessionirten oder in Gemässheit dieses Gesetzes zu concessionirenden Gesellschaften die Beobachtung dieser Ergänzungen, Abänderungen oder neuen Bestimmungen aufzulegen, so müssen sie sich denselben gleichfalls unterwerfen. Sollte jedoch durch neue in diesem Gesetze weder festgesetzte noch vorbehaltene (§. 38) und, sofern von künftig zu concessionirenden Gesellschaften die Frage ist, später als die ihnen ertheilte Concession erlassene Bestimmungen, eine Beschränkung ihrer Einnahme oder eine Vermehrung ihrer Ausgaben herbeigeführt werden, so ist ihnen eine angemessene Geldentschädigung dafür zu gewähren.

ausgaben, welche durch neue in dem Gesetze vom 3. November 1838 weder festgesetzte noch vorbehaltene Bestimmungen etwa herbeigeführt werden möchten. Indem aber der Handelsminister die Einrichtung von Nachtzügen vorschreibe, handele es sich gar nicht von einer derartigen neuen Bestimmung, indem der Staat nur eine solche Befugniss geltend mache, die ihm der §. 36 Nro. 1 nach seiner richtigen Deutung bereits wirklich gewähre.

Eben so wenig könne die Eisenbahngesellschaft die Bestimmungen des Art. 9 der Verfassungs-Urkunde vom 31. Januar 1850:

„Das Eigenthum ist unverletzlich. Es kann nur aus Gründen
„des öffentlichen Wohls gegen vorgängige, in dringenden Fällen
„wenigstens vorläufig festzustellende Entschädigung nach
„Maassgabe des Gesetzes entzogen oder beschränkt werden“
für sich in Anspruch nehmen. Ueber den nur bedingten Werth von dergleichen Axiomen (wie z. B. der Art. 9 im Eingang enthalte) in der Anwendung auf Rechtsstreitigkeiten der vorliegenden Art habe sich bereits das Revisionsurtheil des Obertribunals vom 17. September 1852 (Entscheidungen Band 24 pag. 312) ausgesprochen. Durch die oft gedachte Maassregel des Handelsministers sei aber auch die Eisenbahngesellschaft keineswegs in ihrem Eigenthum verletzt; ersterer habe vielmehr nur von einer durch §. 36 Nro 1 der Postverwaltung vorbehaltenen Befugniss Gebrauch gemacht; wer sein Recht nach dem Gesetze ausübe, sei zum Ersatz eines bei dieser Gelegenheit entstandenen Schadens nicht verbunden (§. 94 der Einleitung und §. 36 Theil I Tit. 6 des Allgemeinen Landrechts). Der zweite Satz des Art. 9 der Verfassung enthalte überhaupt weniger eine selbstständige Disposition, als im Wesentlichen nur eine Hinverweisung auf das Gesetz. Die desfallsigen allgemeinen Vorschriften der §§. 74 und 75 der Einleitung zum Allgemeinen Landrechte seien aber jedenfalls da auszuschliessen, wo, wie hier, das Verhältniss der Eisenbahngesellschaften durch ein specielles Gesetz — vom 3. November 1838 — und zwar im §. 36 Nro. 1 dahin geregelt werde, dass die Gesellschaft verpflichtet erscheine, ihren Betrieb, so weit die Natur desselben es gestatte, in die nothwendige Uebereinstimmung

mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen (cfr. §. 21 der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht).

Ob aber die Einrichtung eines Nachtzuges in der That ein Bedürfniss der Postverwaltung sei oder nicht, habe lediglich diese allein zu bestimmen; die Entscheidung hierüber unterliege nicht der richterlichen Beurtheilung; daher seien alle diejenigen Ausführungen der Eisenbahngesellschaft, durch welche sie darthun wolle, dass die Einrichtung des Nachtzuges im Interesse der Postverwaltung nicht als ein nothwendiges Bedürfniss anzusehen sei, vollkommen missig. Zwar nenne die Eisenbahngesellschaft das beanspruchte Recht des Staates ein exorbitantes, und meine, dass die Postverwaltung, wenn sie die Ablassung beliebiger Züge ohne Entschädigung fordern dürfe, es in ihrer Hand habe, jede Eisenbahngesellschaft nach ihrem Belieben zu vernichten, dass sie z. B. nur die stündliche Ablassung eines Zuges zu fordern und nur als Grund das Interesse der Post anzugeben brauche, wo dann die Gesellschaft gehorchen und ohne Entschädigungsanspruch in ihren Ruin hineinstürzen müsse: — indessen habe dieses argumentum ad hominem et ad absurdum überhaupt keinen juristischen Werth, und was die factischen Verhältnisse in vorliegender Sache angehe, so habe in casu der Handelsminister gar nicht einmal eine Vermehrung der Züge verlangt, sondern nur die Verlegung eines Zuges in die Nachtzeit.

Dass übrigens die Verpflichtung der Eisenbahngesellschaften, ihren Betrieb mit den Bedürfnissen der Postverwaltung in die nöthige Uebereinstimmung zu bringen, nicht auf das Bedürfniss zur Zeit der Eröffnung der Bahn beschränkt, sondern dass dabei auch die künftigen Bedürfnisse berücksichtigt werden, d. h. dass darunter das jedesmalige Bedürfniss der Postverwaltung verstanden werden müsse, ergebe theils der Wortlaut des Gesetzes: „mit den Bedürfnissen der Postverwaltung“, theils werde diese Deutung durch die oben mitgetheilten Motive des Gesetzes unzweifelhaft bestätigt.

Die klagende Gesellschaft verkenne den rechtlichen Charakter des Gesetzes vom 3. November 1838, wenn sie das Verhältniss des Gesetzgebers zu der Gesellschaft von dem Standpunkte eines Ver-

trages auffassen und demgemäss nach Anleitung des §. 266 Theil I Tit. 5 des Allgemeinen Landrechts den §. 36 Nro. 1 a. a. O. gegen den Fiskus auslegen wolle, weil er — der Gesetzgeber — in seiner Willensäusserung — dem Gesetze — zweideutiger, eines verschiedenen Sinnes fähiger Ausdrücke sich bedient habe. Gesetze seien keine Verträge, und für die Auslegung der ersteren finde man in den §§. 46 ff. der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht besondere Interpretationsregeln.

Nicht minder unzutreffend erscheine die Berufung auf den §. 14 Theil I Tit. 19 des Allgemeinen Landrechts:

„Einschränkungen und Belastungen des Eigenthums werden niemals vermuthet.“

Die Eisenbahngesellschaft gehe dabei wieder von der irrigen Voraussetzung aus, der Minister für Handel etc. habe sich durch das mittels Androhung executivischer Zwangsmaassregeln durchgesetzte Ansinnen der Einrichtung eines Nachtzuges im postfiskalischen Interesse einen Eingriff in das Eigenthum der Gesellschaft erlaubt, während der Staat dabei doch nur von einer Befugniss Gebrauch gemacht habe, die ihm bei Abtretung eines Theils der aus dem Postregal entspringenden Vorrechte gesetzlich vorbehalten worden sei.“

§. 129.

Die vorstehend abgedruckten Entscheidungsgründe des Obertribunals widerstreiten so sehr unserer Rechtsansicht, dass wir es nicht unterlassen können, die Frage einer eingehenden Kritik zu unterwerfen. Hierbei soll von allen etwaigen besondern Bestimmungen der Statuten der einzelnen Eisenbahngesellschaften abgesehen, und die Berücksichtigung derselben, die ja auch nur factischer Natur ist, einem besonderen Paragraphen überlassen bleiben.

Wir gehen von der Voraussetzung aus, dass gegen die Verfügung selbst, durch welche das Handelsministerium im Interesse des Postanschlusses oder der Postverwaltung überhaupt, den Eisenbahngesellschaften eine besondere Einrichtung ihres Betriebes, z. B. die Ablassung von Nachtzügen, vorschreibt, der Rechtsweg unzulässig ist. Zwar lassen sich hier noch erhebliche Zweifel aufwerfen; so

lässt sich darauf aufmerksam machen, dass nach §. 10 Theil II Tit. 17 des Allgemeinen Landrechts das Amt der Polizei darin besteht, die nöthigen Anstalten zur Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung . . . zu treffen, dass aber die Betriebsänderungen der Eisenbahnen im Interesse der Postverwaltung oder auch des Verkehrs der Reisenden mit der öffentlichen Ruhe, Sicherheit oder Ordnung nichts zu schaffen haben, und daher die desfalligen Verfügungen des Handelsministers keine polizeilichen im Sinne des Gesetzes vom 11. Mai 1842 sind: indessen werden sich diese Bedenken, so lange in der bereits erwähnten Jurisprudenz des Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenzconflicte kein Umschwung eintritt, schwerlich mit Erfolg geltend machen lassen.

Nur die Entschädigungsfrage bleibt daher den Gerichten übrig, welche wir durch das im vorigen Paragraphen referirte Urtheil des höchsten Gerichtshofes der Monarchie nicht für abgethan halten, weil erfahrungsgemäss selbst die höchsten Gerichtsbehörden in allen Ländern ihre Rechtsansichten oft geändert haben.

Der Untersuchung der Entschädigungsfrage muss die Erörterung vorhergehen, welche Rechte dem Handelsministerium durch den §. 36 Nro. 1 gegeben seien, welche Einrichtungen er in Folge dieser Gesetzesstellen verlangen und zwangsweise durchsetzen dürfe? Denn, wenn auch seine Verfügung selbst nicht angegriffen werden kann, so ist es doch klar, dass der Staat Entschädigung zu leisten verbunden ist, sobald die betreffende Ministerial-Verfügung den Eisenbahngesellschaften eine grössere und Schaden bringende Verpflichtung auferlegt, als sie gesetzlich zu tragen haben. In dieser indirecten Weise sind auch die Grenzen des gesetzlichen Rechts des Ministeriums vor Gericht zu erörtern. Es kommt dann erst in zweiter Linie die Frage zur Sprache, ob nicht wenigstens — das Recht zu der ministeriellen Verfügung an sich vorausgesetzt — für die etwa damit verbundene finanzielle Belastung von dem Staate Vergütung geleistet werden müsse.

Bei der Interpretation des §. 36 Nro 1 muss vor allen Dingen festgestellt werden, welche Interpretationsregeln — ob die bei Verträgen, oder die bei Gesetzen geltenden — anzuwenden sind. In diesem Punkte möchte das Erkenntniss des Obertribunals, wel-

ches in fine ausführt, der §. 36 Nro. 1 sei ein Theil eines Gesetzes und daher nach den in den §. 46 ff. der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht angegebenen Regeln auszulegen, wohl keinem begründeten Zweifel unterworfen werden können. Die in Betracht kommenden Gesetzesstellen sind demnach folgende:

„Bei Entscheidungen streitiger Rechtsfälle darf der Richter den
„Gesetzen keinen andern Sinn beilegen, als welcher aus den
„Worten und dem Zusammenhange derselben, in Beziehung auf
„den streitigen Gegenstand, oder aus dem nächsten unzweifel-
„haften Grunde des Gesetzes, deutlich erhellt.

„.
„. die verliehenen Privilegien und Freiheiten sind so
„zu deuten, dass die wohlthätige Absicht des Gebers dabei
„nicht verfehlt oder vereitelt werde

„Ausserdem sind alle dergleichen besondern Gesetze und Ver-
„ordnungen so zu erklären, wie sie mit den Vorschriften des
„gemeinen Rechts und dem Hauptendzweck des Staats am näch-
„sten übereinstimmen.

Also der §. 36 Nro. 1 ist im Zusammenhange mit der allgemeinen Gesetzgebung sowohl, als auch mit den übrigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes und des übrigen Theiles des Paragraphen selbst zu interpretiren, und muss dabei auch auf seinen legislatorischen Grund Rücksicht genommen werden. Nur dann, wenn seine Worte einen unzweifelhaften Sinn ergäben, wenn sie z. B. ausdrücklich sagten, dass die Postverwaltung berechtigt sei, alle beliebige Vorschriften über die Einrichtung des Betriebes, im Interesse der Postverwaltung zu machen — und zwar ohne Entschädigung der Gesellschaften —, nur in diesem Falle würde es überflüssig sein, auf die sonstige Gesetzgebung als Auslegungsmittel zurückzukommen. Indessen wird man schwerlich mit einigem Schein von Recht behaupten können, dass die Worte, welche die Gesellschaft verpflichten, ihren Betrieb, so weit es die Natur desselben gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen, schon deutlich ihre Verpflichtung enthalten, bis zur Grenze des technisch

Möglichen alle Ministerialverfügungen, die nur im wirklichen oder angeblichen Interesse der Postverwaltung liegen, auszuführen; es ist vielmehr schon von vornherein klar, dass eine solche, auf die finanzielle Möglichkeit gar keine Rücksicht nehmende Auslegung dem Eingange des §. 36, welcher den Gesellschaften das Privilegium der Beförderung verleiht, und derjenigen gesetzlichen Bestimmung, nach welcher verliehene Privilegien so zu deuten sind, dass die wohlthätige Absicht des Gebers nicht vereitelt werde, direkt widerstreiten würde. Bei einer solchen Auslegung könnte man nicht mehr von einem Rechte der Eisenbahngesellschaften auf Beförderung von Personen und Sachen sprechen: denn ein Recht, dessen Ausübung durch ministerielle Maassregeln illusorisch gemacht und in seiner Ausübung gänzlich gehindert werden kann, ist kein Recht mehr; das Wesen des Rechts besteht ja gerade darin, dass ihm ein Rechtsschutz zur Seite steht. Man kann also gewiss nicht sagen, dass die Worte des §. 36 Nro. 1 der Postverwaltung eine schrankenlose Befugniss gewähren, und da der freilich ziemlich vage und allgemein gefasste Ausdruck „so weit es die Natur des Betriebes gestattet“ selbst schon eine Schranke andeutet, so muss man diese Schranke in der sonstigen Gesetzgebung suchen.

Um zu einer principiellen Erkenntniss des §. 36 Nro 1 zu gelangen, ist zunächst zu fragen: wie würde die Stellung der Eisenbahngesellschaften sein, wenn dieser Paragraph nicht existirte?

Im Allgemeinen nehmen die Eisenbahngesellschaften die gesetzliche Stellung von Fuhrunternehmungen ein und sind daher, abgesehen von allen speciellen Beschränkungen, in der Betreibung ihres Gewerbes ebenso unbeschränkt wie der Fuhrunternehmer. Letzterer kann seinen Betrieb so einrichten, wie er will; er kann seine Wagen zu jeder beliebigen Zeit abgehen lassen; er kann seine sonstigen Einrichtungen ganz nach Gefallen treffen, und ist nur in sofern beschränkt, als er die Gesetze und polizeilichen Vorschriften nicht übertreten darf: aber seine Beschränkung ist eine Ausnahme, die durch eine specielle Bestimmung gerechtfertigt sein muss; die gesetzliche Regel ist für ihn immer die völlige Freiheit des Handelns.

Man könnte hier zwei Einwendungen machen, die auf den ersten

Blick einigen Schein für sich haben, nämlich einmal, dass das Beförderungsrecht der Eisenbahngesellschaften selbst nur eine Ausnahme von dem sonst allgemein geltenden Postregal des Staates und daher strikt zu interpretiren sei, und dass das Eisenbahngesetz die Gesellschaften ausdrücklich dem Aufsichtsrecht des Staates unterwerfe; indessen verlieren beide Einwendungen bei näherer Betrachtung allen Werth.

Das Postregal selbst ist eine Ausnahme von der allgemeinen gesetzlichen Regel. Der Preussische Staat hat sich zwar nicht bloss aus finanziellen Gründen, sondern auch des gemeinen Besten wegen (§. 142 Theil II, Tit. 15 des Allgem. Landrechts) das ausschliessende Recht vorbehalten, Posten etc. anzulegen, und hat das Privatgewerbe in Beziehung auf die Beförderung von Personen und Sachen einer gewissen Ausschliessung unterworfen. Indessen ist diese Ausschliessung einestheils keineswegs eine mit Nothwendigkeit aus dem Begriffe des Staates hervorgehende und kein unbedingtes Postulat eines gesetzlichen Zustandes überhaupt, indem sich ein gedeihliches Staatsleben auch sehr wohl ohne Postzwang denken lässt, — andern Theils ist auch selbst nach den positiven Gesetzen des Preussischen Staates die Ausschliessung des Privatgewerbes keine vollständige, sondern vielmehr werden durch das Postgesetz nur gewisse Beförderungen von Personen und Sachen dem Regal vorbehalten, und es unterliegt keinem Zweifel, dass überall da, wo eine solche specielle Ausnahme nicht durch die Gesetze eingeführt wird, wieder die allgemeine gesetzliche Regel der Freiheit des gewerbemässigen Transportbetriebes eintritt. Man kann nicht sagen: „diejenige Beförderung ist frei, welche das Gesetz von dem Postregal ausnimmt“, sondern man muss den Satz so hinstellen: „jede Beförderung ist dem freien Gewerbe der Privaten überlassen, sofern sie nicht durch das Gesetz ausdrücklich dem Postregal unterworfen wird.“ Die Eisenbahngesellschaften würden ohne irgend einen Verzicht des Staates auf sein Regal schon ohnehin das Recht haben, gewisse Beförderungen, z. B. von Frachtcolli's über 20 Pfund Gewicht, vorzunehmen, und wenn nun der Staat zu ihren Gunsten noch weiter auf sein Regal verzichtet, so wird ihnen dadurch nicht ein neues Recht geschaffen, sondern vielmehr die

bis dahin bestehende Beschränkung des an sich ganz allgemein bestehenden Rechtes des gewerbmässigen Transportbetriebes beseitigt. Letzteres Recht erhält wieder seinen vollen Umfang, so weit nicht noch etwa einzelne Beschränkungen festgehalten werden. Es verhält sich damit gerade so wie mit dem Dispositionsrecht des Eigenthümers, welches trotz aller auf das Eigenthum gelegten Lasten immer der Theorie nach ein unbeschränktes bleibt und sofort wieder seinen vollen Umfang erhält, sobald nur die Beschränkungen fortfallen. Die Eisenbahngesellschaften haben also, in sofern ihnen nicht durch specielle Gesetze besondere Vorschriften gemacht werden, ein ganz unbeschränktes Recht der Beförderung und da sie in dem Betriebe eben so frei sind, wie jeder andere Fuhrunternehmer, so können sie ihre Einrichtungen treffen, wie sie wollen. Dass sie einer Concession bedürfen, um überhaupt eine rechtliche Existenz zu erlangen, ist dabei ganz gleichgültig, da die Concession an keine andere Bedingungen geknüpft ist, als an diejenigen, welche das Gesetz oder die Verleihungs-Urkunde auferlegt.

Mit dieser Auffassung stehen auch diejenigen gesetzlichen Bestimmungen, welche sich auf die Verleihung von Regalien beziehen, nicht in Widerspruch, sondern bestätigen vielmehr dieselbe. Der §. 32, Theil II, Tit. 14 des Allgem. Landrechts handelt von der Verleihung der Regalien und bestimmt, dass innerhalb der Grenzen derselben die Vermuthung gelten solle, dass das Regale den Privatbesitzern ausschliessend zukomme, und der Staat sich der Mitausübung begeben habe; sodann sagt der §. 33, dass bei der Auslegung der Verleihungs-Urkunde (und das muss doch auch wohl in dem Falle gelten, wo ein Specialgesetz der Titel der Verleihung ist) alles das stattfinden solle, was in der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht §§. 54—58 von der Auslegung der Privilegien verordnet sei. Von den letzteren Paragraphen wollen wir nur auf diejenigen aufmerksam machen, nach welchen verliehene Privilegien und Freiheiten so zu deuten sind, dass die wohlthätige Absicht des Gebers nicht verfehlt oder vereitelt werde.

Könnte noch ein Zweifel darüber bestehen, ob die Gesellschaften in ihrem Transportbetriebe, also auch in der Einrichtung ihrer Fahrpläne grundsätzlich frei seien, so mag noch darauf hingewie-

sen werden, dass das Eisenbahngesetz überall von der Voraussetzung der freien selbstständigen Verwaltung der Eisenbahngesellschaften ausgeht. Abgesehen von speciellen Leistungen, die es ihnen auferlegt, unterwirft es sie nur den bahnpolizeilichen Bestimmungen des Handelsministeriums und dem Aufsichtsrechte des Staates.

Das Aufsichtsrecht des Staates kann aber seiner Natur und seinem Wortlaute nach nur das Recht der Beaufsichtigung bedeuten, d. h. das Recht, von allen Handlungen der Verwaltung Kenntniss zu nehmen, um eventuell die geeigneten Maassregeln, welche die Gesetze an die Hand geben, ergreifen zu können; niemals aber kann aus dem blossen allgemeinen Aufsichtsrechte des Staates die schrankenlose Befugniss hergeleitet werden, in die selbstständige Verwaltung der Gesellschaften einzugreifen, und wenn die §§. 1, 6, 21, 23, 27, 31, 32, 34 des Eisenbahngesetzes dem Handelsministerium auch in einzelnen Punkten weiter gehende Rechte gewähren, so sind dies Ausnahmen, welche die gesetzliche Regel der selbstständigen Verwaltung der Gesellschaft eher bestärken als schwächen. So widerlegt sich auch der zweite angedeutete Einwand gegen die Rechtsansicht:

dass die Eisenbahngesellschaften in ihrer Verwaltung und also auch in ihrem Betriebe, abgesehen von den speciell den Staatsbehörden eingeräumten Rechten, grundsätzlich frei und unbeschränkt sind“.

Es würde also eine Abweichung von den allgemeinen Rechtsregeln sein, wenn der §. 36 Nro. 1 in der Weise zu deuten wäre, als wenn er der Postverwaltung respective dem Handelsministerium die Befugniss gäbe, den Gesellschaften ihre Betriebseinrichtungen und namentlich ihre Fahrpläne vorzuschreiben.

Eine noch grössere Abweichung von der allgemeinen Gesetzgebung würde darin liegen, wenn der §. 36 Nro. 1 den Eisenbahngesellschaften eine finanzielle, je nach dem Belieben des Ministeriums völlig erdrückende Last auferlegte. Nach §. 1 ff. Theil I, Tit. 8 des Allgem. Landrechts sind nicht bloss körperliche Sachen, sondern auch Rechte, überhaupt Alles, was einen ausschliessenden Nutzen gewähren kann, Gegenstand des Privat-Eigenthums; es gehört also nicht bloss die Bahn mit ihrem Zubehör, sondern auch

der den Gesellschaften gesetzlich und concessionsmässig zustehende Transportbetrieb zu ihrem Privat-Eigenthum, und dieses Eigenthum sollte gerade der Postverwaltung gegenüber um so mehr unangefochten bleiben, als es mit so schweren Opfern und mit so vielen unentgeltlichen Leistungen erkaufte werden muss. Nach §. 13 Theil I, Tit. 19 des Allgemeinen Landrechts sollen aber auch da, wo es sich von gesetzlichen Beschränkungen und Belastungen des Eigenthums handelt, diese Beschränkungen und Belastungen niemals vermuthet werden. Die Präsumtion streitet immer für die Freiheit des Eigenthums, und das ist ein Satz, der auch als Norm bei der Auslegung dunkler oder undeutlicher Gesetze seine Geltung hat.

Das Eigenthum muss allerdings dem öffentlichen Besten oder, wie das Landrecht das ausdrückt, dem Wohle des gemeinen Wesens (der *salus publica*) weichen; aber nach dem in allen civilisirten Ländern und auch in Preussen geltenden Recht muss Jeder, der sein Eigenthum zum allgemeinen Besten aufzugeben genöthigt wird, vollständig entschädigt werden. Für die eigentliche Expropriation sind die desfallsigen Grundsätze im Theil I, Tit. 11 §. 4—11 des Allgemeinen Landrechts angegeben, und der Art. 545 des Rheinischen Civilgesetzbuches enthält ebenfalls die Bestimmung, dass Niemand genöthigt werden könne, sein Eigenthum zum allgemeinen Besten (*utilité publique*) abzutreten, es sei denn gegen eine gerechte Entschädigung. Der Art. 9 der Verfassungs-Urkunde vom 31. Januar 1850 erhebt überdies den Satz sogar zu einem politischen Grundgesetz des Staates, indem er sagt:

„Das Eigenthum ist unverletzlich. Es kann nur aus Gründen des öffentlichen Wohles gegen vorgängige, in dringenden Fällen wenigstens vorläufig festzustellende Entschädigung nach Maassgabe des Gesetzes entzogen oder beschränkt werden.“

Hiernach muss für jeden Eingriff, der im öffentlichen Interesse in Privatrechte gemacht wird, Entschädigung geleistet werden; der Art 9 der Verfassung erklärt jedes Eigenthum, also auch eine Transportgerechtigkeit für unverletzlich. Vor Erlass der Verfassung war dieser Grundsatz in der Gesetzgebung zwar wohl an einzelnen Stellen, z. B. für die Expropriation, aber nicht in solcher

allgemeinen Geltung ausgesprochen, wenn auch das Gesetz vom 11. Mai 1842 in §. 4 von der Voraussetzung auszugehen scheint, dass für jede Aufopferung von Rechten und Vortheilen der Einzelnen im Interesse des Allgemeinen — Entschädigung gewährt werden müsse. Wenn also der Art. 9 der Verfassung, wie das Ober-Tribunal ausführt, nur ein Axiom*) von bedingtem Werthe ist, welches der Specialgesetzgebung weichen muss, so kann man dem nur in sofern beistimmen, als derjenige sich nicht auf die Verfassung mag berufen können, dem zufolge sonstiger gesetzlicher Bestimmungen in einer gewissen Beziehung kein Privat-Eigenthum zusteht; aber das Axiom erhält einen durchaus unbedingten Werth, in sofern als es den allgemein bindenden Rechtsgrundsatz hinstellt, dass für jede Aufopferung des Eigenthums, bestehe dasselbe nun in körperlichen Sachen, oder in Rechten, Entschädigung gewährt werden muss. Wenn der §. 36 Nro. 1 den Gesellschaften die Pflicht auferlegte, ohne Entschädigung alle von den Behörden angeordneten Betriebseinrichtungen vorzunehmen, so würden sie allerdings zufolge gesetzlicher Bestimmung in der zur Sprache kommenden Beziehung nur ein beschränktes Eigenthum haben, und der Art. 9 der Verfassung würde ihr beschränktes Eigenthum nicht in ein unbeschränktes verwandeln können, und diese Betrachtung muss uns auch dazu veranlassen, sofort zu erklären, dass die bisherige Argumentation allerdings noch nicht hinreicht, um die Frage zu entscheiden; aber das wird man in keiner Weise bestreiten können, dass Alles dahin drängt, den §. 36 Nro. 1 strikt zu interpretiren, und dass eine Abweichung von den entwickelten Rechtsgrundsätzen unverkennbar in seinen Worten liegen muss, wenn man berechtigt sein soll, dieselbe anzunehmen.

Bei der Interpretation des §. 36 Nro. 1 ist nun zunächst seine Stellung in's Auge zu fassen. Er bildet einen Theil der in den §§. 36—39 enthaltenen Gesetzgebung, welche sich im Allgemeinen

*) Und doch hat diesem Axiom nach der übereinstimmenden Jurisprudenz der Rheinischen Gerichtshöfe und des Ober-Tribunals selbst, und nach dem damit übereinstimmenden Rescripte des Handels- und des Justizministers (vergl. Theil I, §. 44 und 45 dieses Buches), die Specialgesetzgebung des Art. 19 des Rheinischen Expropriationsgesetzes weichen müssen!

mit den dem Staate für einen nach der Muthmaassung des Gesetzgebers der Postverwaltung erwachsenden Einnahme-Ausfall — Seitens der Eisenbahngesellschaften zu gewährenden Entschädigungen und Gegenleistungen befasst. Es ist nicht zu leugnen, dass diejenige Ansicht vieler Rechtskundigen, nach welcher unser Paragraph den Eisenbahngesellschaften nur solche Leistungen vorschreibt, die ein finanzielles Interesse für den Fiskus darbieten, in seiner Stellung, die ihn als einen Ring in der ganzen Kette von Entschädigungen, mit welcher die Eisenbahnen ihre Existenz bezahlen müssen, erscheinen lässt — ihren bedeutsamen Anhaltspunkt findet.

Indessen muss doch der unbefangene Beobachter zugeben, dass die Stellung des Paragraphen ihre Bedeutung verliert, wenn man die Motive des Gesetzes in's Auge fasst. Der Anschluss an die Postcurse und das Interesse der Postreisenden werden dort ausdrücklich als diejenigen Momente erwähnt, denen durch die betreffende Gesetzesstelle Rechnung getragen werden soll, und es lässt sich nicht verkennen, dass es sich in diesen Punkten mehr von dem allgemeinen Verkehrsbedürfnisse, als von dem finanziellen Interesse des Fiskus handelt. Wir glauben also, dem Urtheile des Ober-Tribunals in sofern beistimmen zu müssen, als es das aus der Stellung der streitigen Gesetzesstelle hergeleitete Argument durch die Hinverweisung auf die legislatorischen Motive beseitigt.

Es ist daher zuzugeben:

„dass der Staat aus zwei Gesichtspunkten die Uebereinstimmung des Eisenbahnbetriebes mit den Bedürfnissen der Postverwaltung verlangen könne, nämlich:

- 1) „des allgemeinen Besten wegen, so weit die Post die Trägerin desselben ist;
- 2) „wegen seines postfiscalischen Interesses.“

Aber dieses Recht des Staates kann nicht schrankenlos sein, ohne die Möglichkeit der rechtlichen Existenz auf Seiten der Eisenbahngesellschaften völlig aufzuheben, und das hat unzweifelhaft der Gesetzgeber nicht gewollt; auch darf dem §. 36 Nro. 1 nicht eine solche Ausdehnung gegeben werden, dass man dadurch den Grundsatz der selbstständigen Verwaltung der Eisenbahngesellschaften völlig aufhebt.

Als erste Schranke wird von dem Gesetze selbst nun „das Bedürfniss der Postverwaltung“ angedeutet. Mit dem wirklich vorhandenen Bedürfniss muss die Gesellschaft ihren Betrieb in Uebereinstimmung bringen. Hier muss es allerdings für gleichgültig erachtet werden, ob das Bedürfniss sich gleich bei der ersten Einrichtung des Betriebes, oder ob es sich erst im Laufe der Zeit herausstellt. Eine Gesellschaft wird sich nicht darauf berufen können: bei der ersten Einrichtung, namentlich auch bei der ursprünglichen Regulirung ihres Fahrplanes, sei kein Widerspruch Seitens der Post erhoben worden, und daher anzunehmen, dass sie deren Bedürfnissen völlig genügt und das Recht erworben habe, für die Folgezeit ein Mehreres zu verweigern. Ob aber ein wirkliches Bedürfniss der Postverwaltung vorhanden sei, wird immer (in Beziehung auf die Entschädigungsfrage wenigstens) der Richter zu beurtheilen haben, wenn er auch die Vollziehung der betreffenden Ministerialverfügungen nicht hindern kann. Wäre diese Ansicht nicht richtig, so würde den Gesellschaften gegen Willkür kein Rechtsschutz zur Seite stehen, obgleich der Gesetzgeber von 1838 in den „Motiven“ ausdrücklich erklärt, die Willkür ausschliessen zu wollen. Einen solchen Rechtsschutz kann das Vertrauen auf die Billigkeit der Regierung, möchte dasselbe auch ein gerechtfertigtes sein, niemals ersetzen, namentlich, wenn es sich um Interessen handelt, bei denen die Nationalwohlfahrt mit vielen Millionen betheiligt ist.

Wir sind gewiss der Meinung, dass das Handelsministerium in dem Falle, welcher zu dem Erkenntniss des Ober-Tribunals Veranlassung gegeben hat, nur das allgemeine Beste bezweckte; aber es ist klar, dass der Verkehr der Eisenbahnreisenden als solcher die Postverwaltung nichts angeht, und es blieb dann nur die faktische Erwägung übrig, ob der Vortheil, welchen die Post durch die schnellere Beförderung ihrer Briefe und postmässigen Sendungen für das Publikum erlangte, bedeutend genug war, um von einer Eisenbahngesellschaft die mit grossen Kosten verbundene Aenderung der Natur ihres Betriebes, der bis dahin nur auf den Tagesverkehr berechnet war, verlangen zu dürfen. Zwar unterscheidet das Gesetz nicht zwischen dem grösseren und dem geringeren Bedürfniss; aber es widerstreitet seinem Geiste, wegen des kleinsten

Vorthells auf der einen Seite, kolossale Leistungen auf der anderen Seite zu fordern. In diesem Sinne sagen die Motive: „den Gesellschaften werde man nichts zumuthen können, was mit der Natur des Eisenbahnbetriebes unvereinbarlich oder sonst unbillig erscheine.“ Durch den §. 36 Nro. 1 wird ferner nicht jede Ministerialverfügung autorisirt, die das allgemeine Beste zum Gegenstande haben mag, sondern das allgemeine Beste kommt nur in sofern in Betracht, als die Postverwaltung die Trägerin desselben ist. So z. B. ist das Handelsministerium berechtigt, so weit die Natur des Eisenbahnbetriebes es gestattet, in gewisser Weise den Anschluss an Postcurse zu verlangen; wollte es aber die Einrichtung eines Nachtzuges lediglich zu dem Zwecke vorschreiben, damit zwischen zwei nur durch Eisenbahn verbundenen Städten die Rückfahrt nach dem Theater oder nach gewissen öffentlichen Verhandlungen ohne Uebernachtung möglich werde, so würde das angerufene Gericht diese Ueberschreitung bei seinem Urtheil zur Erwägung zu ziehen haben.

Aus allem diesen folgt, dass die auf den §. 36 Nro. 1 sich stützenden Ministerialverfügungen, welche den Eisenbahngesellschaften Betriebseinrichtungen oder Abänderungen vorschreiben, motivirt sein müssen, und dass auch die Motivirung in Beziehung auf die Entschädigungsfrage der Kritik der Gerichte unterliegt.

Die zweite Schranke der ministeriellen Befugniss liegt in den Worten: „so weit die Natur desselben (nämlich des Betriebes) es gestattet.“ Dass das Ministerium nicht eine technisch unzulässige Betriebseinrichtung vorschreiben dürfe, wird wohl Niemand in Abrede stellen; dass das Gesetz aber nicht alle beliebigen Betriebseinrichtungen bis zur Grenze des technisch Möglichen und Zulässigen den Gesellschaften aufbürden will, liegt in der Natur der Sache und wird durch die legislatorischen Motive bestätigt. Es heisst im Eingange des Sitzungsprotokolles des Staatsrathes vom 13. Juni 1838:

„Zu §. II, b. wurde nachträglich bemerkt, dass die Bestimmung, nach welcher die Eisenbahngesellschaften ihren Betrieb in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen verpflichtet sein sollen,

„nicht buchstäblich und unbedingt ausgeführt werden könne, ohne die Eisenbahnfahrten, welche nicht wie gewöhnliches Fuhrwerk beliebig an jedem Orte, sondern nur an den bestimmten Stationen anhalten könnten, sehr zu hemmen und zu stören. Den Gesellschaften werde man nicht etwas zumuthen können, was mit der Natur des Eisenbahnbetriebes unvereinbarlich oder sonst unbillig erscheine. Es dürfte deshalb hinter dem Worte „Betrieb einzuschalten sein: „so weit die Natur desselben es gestattet.“

Nun ist es klar, dass Gründe der technischen Ausführbarkeit dem Halten der Züge an beliebigen von der Postverwaltung zu bestimmenden Zwischenorten in der Regel nicht entgegenstehen. Abgesehen von den Bedürfnissen des allgemeinen Verkehrs kann die Eisenbahn aus eigenem Interesse vielmehr nur zwei Gründe gegen die Zumuthung des Haltens der Züge an zu vielen Punkten geltend machen, und beide Gründe sind in ihrem Munde lediglich finanzieller Natur: zunächst kann sie sich darauf berufen, dass die zu langsame Beförderung auf der Bahn die Benutzung derselben Seitens des Publikums und folgeweise auch den Ertrag vermindern werde; sodann ist sie in der Lage, geltend zu machen, dass die zu zahlreichen Haltestellen die Kosten des Betriebes unverhältnissmässig vermehren. Beiden Gründen tragen die Motive Rechnung, und indem sie sagen, es dürfe den Gesellschaften nichts Unbilliges zugemuthet werden, berücksichtigen sie deren finanzielles Interesse. Da nicht näher definirt wird, welche Zumuthung für „unbillig“ zu halten sei, so kann man den Begriff „unbillig“ nur aus den sonstigen allgemeine Geltung habenden Rechtsgrundsätzen entwickeln. Hierbei kommt man sofort zu demjenigen Princip, welches die ganze Frage beherrscht und auch zur Geltung kommen muss, wenn nicht der §. 36 Nro. 1 etwas offenbar Unbilliges enthalten soll.

Wir haben oben aus der positiven Gesetzgebung nachgewiesen, dass in Preussen ebenso wie in jedem civilisirten Staate der zwar erst in der Verfassung mit völliger Schärfe ausgesprochene, aber auch schon vorher durch Gesetz und Doctrin anerkannte Grundsatz

gilt, nach welchem jeder, welcher des allgemeinen Besten wegen einen Eingriff in seine Privatrechte erleiden muss, rechtlichen Anspruch auf vollständige Entschädigung hat. Es würde also „unbillig“ sein, wenn die Eisenbahngesellschaften verpflichtet wären, allen Bedürfnissen der Postverwaltung, sei es nun den fiskalischen, oder den bei ihr als Trägerin des allgemeinen Besten bestehenden, mit pekuniären Opfern und sogar bis zu ihrer völligen finanziellen Vernichtung hin Rechnung zu tragen, und es ist dabei überdies darauf Rücksicht zu nehmen, dass nach Theil II Tit. 14 §. 76 und 77 des Allgemeinen Landrechts der Staat bei Benutzung und Verwaltung seiner Regalien der Regel nach nicht mehr Rechte hat als jeder Privateigenthümer. Das allgemeine Beste aber verlangt niemals, dass der Einzelne eine in sein Privatrecht eingreifende Last zum Vortheile der Gesammtheit allein trage, und sogar dem künftigen Gesetzgeber legt der §. 75 der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht die Pflicht auf, die natürliche Freiheit und Rechte der Bürger nicht weiter einzuschränken, als es der gemeinschaftliche Endzweck erfordere.

Diese Argumentation würde nur dann ihre Kraft verlieren, wenn das Specialgesetz die Entschädigung ausdrücklich ausschlösse; indessen findet man in dem Text des Gesetzes auch kein Wort, welches darauf nur irgendwie hindeutet, und der Gesetzgeber hat, wie die Motive ganz klar ergeben, daran, dass den Gesellschaften durch erzwungene Betriebs-Einrichtungen oder Aenderungen ein Schaden erwachsen könne, gar nicht gedacht. Es würde daher schon aus diesem Grunde die Annahme, der Gesetzgeber habe die allgemeinen Entschädigungsgrundsätze aufheben wollen, eine gänzlich unstatthafte sein. Allerdings soll die Gesellschaft ihren Betrieb (und also auch ihren Fahrplan) den Bedürfnissen der Postverwaltung anpassen müssen; sie kann das oft ohne Schaden thun, da es nicht selten finanziell gleichgültig sein wird, ob ein Zug um 9 Uhr oder um 10 Uhr Abends abgelassen wird: im höchsten Grade unbillig wird es aber, wenn die Gesellschaft gezwungen wird, die Natur ihres Betriebes ohne Entschädigung zu ändern, z. B. mehr Züge abzulassen, als der für die Verwaltung ausgeworfene Etat bestreiten kann, oder einen kostspieligen Nachtbetrieb ein-

zurichten, der die Kosten in weit höherem Grade vermehrt, als die Einnahme dadurch zunimmt. Die Unbilligkeit steigert sich noch und kann zum völligen Ruin führen, wenn einer kleinen Bahn eine solche Zumuthung gemacht wird.

Wenn also der Gesetzgeber erweislich nicht daran denkt, dass durch die der Staatsregierung eingeräumte Befugniss eine pekuniäre Last aufgebürdet, ein Schaden zugefügt werde, so muss ein solcher Fall der Herrschaft der *lex generalis* verbleiben. Bis vor einigen Jahren wurde der angegebene Gesichtspunkt auch von den Behörden anerkannt; so z. B. hielt der Geheime Staatsminister und General-Postmeister von Nagler in einem Rescript vom 6. October 1841 die Postverwaltung für verpflichtet, nicht nur nichts Unbilliges zu verlangen, sondern auch jede ungewöhnliche Leistung angemessen zu vergüten.

Dieser Auffassung entsprechen viele Stellen der legislatorischen Motive. Es hatte sich die Ansicht geltend gemacht, dass es am zweckmässigsten sei, in jedem einzelnen Falle das Verhältniss der Eisenbahnen zur Post durch specielle Verträge reguliren zu lassen. Dagegen wurde aber mit Recht geltend gemacht, solche Verträge seien nicht frei, die Gesellschaften würden sich in jedem einzelnen Falle allen ihnen vorzuschreibenden Bedingungen fügen müssen. Solche ungemessene Verpflichtungen seien nicht einzuführen. „Dass aber (heisst es wörtlich an einer Stelle) ein solches Verhältniss in vorkommenden Fällen mit Billigkeit gehandhabt werde, ändere an der Sache nichts. Ein Gesetz dürfe auf die Hoffnung hin, dass es mit Milde in Ausführung gebracht werde, nicht gegeben, es dürfe nichts der Willkür überlassen werden.“ Aus diesen eines Gesetzgebers würdigen Erwägungen ist man der Ansicht beigetreten, nach welcher die Verbindlichkeiten der Eisenbahngesellschaften vollständig durch das Gesetz bestimmt werden sollten, und deswegen hat der Gesetzgeber aus dem Entwurf II. b. den §. 36 adoptirt. An einer andern Stelle der Motive heisst es:

„Dadurch, dass die Leistungen, welche die Eisenbahngesellschaften zu erfüllen haben, allgemein ein für allemal bestimmt werden, werden diese in den Stand gesetzt, den Umfang der zu übernehmenden Lasten von Anfang an zu

„übersehen und auf diesen wesentlichen Punkt gleich bei der Vorbereitung der Projecte und der Prüfung ihrer Ausführbarkeit Rücksicht zu nehmen.“

Solcher und ähnlicher Stellen finden sich viele, namentlich zur Rechtfertigung der Hinzufügung der bedeutungsvollen Worte unseres Paragraphen: „soweit die Natur des Betriebes es gestattet.“

Sie bekunden unverkennbar die Intention, durch die Hinzufügung jener Worte auch das finanzielle Interesse der Eisenbahngesellschaften wahren zu wollen.

Betrachtet man ferner den §. 36 in seinen einzelnen Bestimmungen, so bemerkt man, dass der Gesetzgeber in allen sechs Nummern des Paragraphen mit Ausnahme der ersten die Frage entscheidet, in wie fern die Eisenbahngesellschaften für die ihnen wegen der Abtretung des Regals oder richtiger wegen des theilweisen Verzichts auf die Ausschliessung der Privatgewerbes auferlegten Gegenleistungen ein Entgelt zu fordern berechtigt sein sollen oder nicht.

Nach Nro. 2 müssen sie Briefe, Gelder und alle dem Postzwange unterworfenen Gegenstände unentgeltlich transportiren;

nach Nro. 3 ebenfalls unentgeltlich die Postwagen, welche nöthig sein werden, um die der Post anvertrauten Güter zu befördern;

Nro. 4 des Paragraphen verpflichtet sie, alle von der Post überwiesene Reisende in einer näher angegebenen Weise zu befördern — jedoch gegen Entgelt, gegen Entrichtung des gewöhnlichen Personengeldes;

Nro. 5 des Paragraphen legt ihnen die Verbindlichkeit auf, die mit Postfreipässen versehenen Personen in gewissen Fällen unentgeltlich zu befördern;

durch Nro. 6 wird die Gesellschaft verpflichtet, den veranlassten Kostenaufwand zu ersetzen, der dadurch entsteht, dass durch ihre Schuld der regelmässige Postbetrieb auf der Bahn unterbrochen, und hiernach die Postverwaltung genöthigt wird, ihren Betrieb einstweilen durch andere Anstalten zu besorgen.

Alle diese Lasten, so gross und ungemessen sie auch erscheinen, sind doch verhältnissmässig gering, wenn man sie mit der-

jenigen Last vergleicht, welche auf die Gesellschaften durch die Nro. 1 nach der Auslegung des Ober-Tribunals gewälzt werden würde. Es müsste also im höchsten Grade auffallen, dass der Gesetzgeber gerade bei Nro. 1 mit keinem Worte des Ausschlusses der Entschädigung gedacht hat, während er bei den geringeren Lasten der Nro 2–6 ausdrücklich die Entschädigungsgrundsätze feststellt. Man kann diesen Umstand nur dadurch erklären, dass nicht daran gedacht worden ist, der §. 36 Nro 1 könne zum Schaden der Gesellschaft und zu ihrer finanziellen Belastung angewendet werden, wie man ja auch in den Motiven keine Andeutung über einen möglicher Weise entstehenden Schaden findet. Hieraus kann man nur schliessen, dass das Gesetz den Behörden zwar eine Einwirkung auf die Betriebseinrichtungen (inclusive des Fahrplans) hat geben wollen, jedoch mit vollständiger Wahrung des finanziellen Interesses der Gesellschaften, welches ja auch durch Verfügungen über Betriebsänderungen nicht nothwendig leiden muss. Jedenfalls wird es bei der Gegenüberstellung der Nro 1 und der übrigen Nummern des Paragraphen sofort klar, dass bei ersterer der Gesetzgeber über den Entschädigungsgrundsatz nicht disponirt hat; es ist also unmöglich, über den Schluss hinwegzukommen: dass entweder die Gesellschaften in Beziehung auf die Einrichtung ihres Betriebes nur solchen Verfügungen unterworfen sind, welche keine finanzielle Belastung enthalten, oder wenigstens, dass ihnen nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen Schadensersatz gewährt werden muss, wenn sie im Interesse des Postfiskus oder auch zum allgemeinen Besten auf Grund des §. 36 Nro. 1 genöthigt werden, solche Betriebseinrichtungen zu treffen, welche der Rentabilität des Unternehmens Eintrag thun.

Ein anderes sehr wichtiges Argument für unsere Ansicht bietet der §. 49 des Eisenbahngesetzes dar:

„§. 49. Wir behalten uns vor, nach Maassgabe der weiteren „Erfahrung und der sich daraus ergebenden Bedürfnisse, die „im gegenwärtigen Gesetze gegebenen Bestimmungen, durch „allgemeine Anordnungen oder durch künftig zu ertheilende „Concessionen, zu ergänzen und abzuändern, und nach Umständen denselben auch andere ganz neue Bestimmungen hin-

„zuzufügen. Sollten wir es für nothwendig erachten, auch den
„bereits concessionirten oder in Gemässheit dieses Gesetzes zu
„concessionirenden Gesellschaften die Beobachtungen dieser Er-
„gänzungen, Abänderungen oder neuen Bestimmungen aufzu-
„legen, so müssen sie sich denselben gleichfalls unterwerfen.
„Sollte jedoch durch neue in diesem Gesetze weder festge-
„setzte noch vorbehaltene (§. 38) und in sofern von künftig
„zu concessionirenden Gesellschaften die Frage ist, später als
„die ihnen ertheilte Concession erlassene Bestimmungen, eine
„Beschränkung ihrer Einnahmen oder eine Ver-
„mehrung ihrer Ausgaben herbeigeführt werden, so ist
„ihnen eine angemessene Geldentschädigung dafür zu gewähren.“

Aus vorstehender, allerdings etwas verwirrt redigirter Gesetzes-
stelle geht hervor, dass den bereits im Jahre 1838 concessionir-
ten oder später zu concessionirenden Gesellschaften sogar dann
eine angemessene (d. h. vollständige) Entschädigung gewährt wer-
den soll, wenn durch Gesetze, die der Zeit ihrer Concession
nachfolgen, ihnen eine neue finanzielle Last auferlegt werden möchte.

Das Ober-Tribunal beseitigt jedes Argument aus dem §. 49
durch folgende Bemerkung:

„Also nur für diejenigen Einbussen an ihren bisherigen
„Einnahmen oder für diejenigen Mehrausgaben, welche durch
„neue in dem Gesetze vom 3. November 1838 weder fest-
„gesetzte, noch vorbehaltene Bestimmungen etwa herbeigeführt
„werden möchten, verheisst der §. 49 den bereits concessio-
„nirten Gesellschaften eine angemessene Entschädigung!“

Allerdings enthält der §. 49 keine Disposition, durch welche einer
der andern Paragraphen des Gesetzes ausser Kraft gesetzt oder mo-
dificirt würde; wenn also der §. 36 Nro. 1 wirklich klar und deut-
lich das enthielte, was von dem Ober-Tribunal darin gefunden wird,
so würde durch den §. 49, dessen Disposition sich nur auf die
Zukunft bezieht, keine Aenderung eingeführt sein; wohl aber bie-
tet dieser Paragraph innerhalb der Auslegung einer mindestens un-
deutlichen und zweifelhaften Stelle ein äusserst wichtiges Hülf-
mittel, um die legislatorische Intention zu erkennen.

Der Eingang des §. 49 ist eigentlich überflüssig, denn der

Staat hätte ohnehin, auch ohne einen Vorbehalt, das Recht der Gesetzgebung, wie überhaupt, so auch über die Eisenbahnen, behalten; aber der Gesetzgeber von 1838 will den Capitalisten eine Garantie geben, um sie zur Betheiligung an den für den Staat wichtigen Eisenbahn-Anlagen zu veranlassen; darum erklärt er, dass er für die Zukunft von dem ihm zustehenden Rechte der Gesetzgebung zwar eintretenden Falles Gebrauch machen wolle, dass aber eine angemessene Geldentschädigung gewährt werden solle, wenn die Ausübung des erwähnten Rechts den pecuniären Interessen der Gesellschaften Abbruch thun möchte. Diese Verheissung, auf welche hin Millionen für den Eisenbahnbau zusammengefloßen sind, muss doch eine ehrlich gemeinte sein; es widerstreitet also den Intentionen des Gesetzes, wenn man dem §. 36 Nro. 1 eine solche Ausdehnung geben will, dass durch ministerielle Verfügungen finanzielle Lasten auf die Gesellschaften gewälzt werden könnten, während der unendlich höher stehende Gesetzgeber es sich versagt, solche Lasten ohne Entschädigung aufzuerlegen.

Noch sind einige Worte zu sagen über das *argumentum ad hominem et ad absurdum*, welches dahin geht, dass bei unbeschränkter Auffassung des §. 36 Nro. 1 die Postverwaltung respective das Ministerium es in der Gewalt habe, jede Eisenbahngesellschaft nach Belieben zu vernichten, indem nur die Ablassung von mehr Zügen befohlen zu werden braucht, als die Gesellschaft finanziell tragen kann. Das Ober-Tribunal sagt, dieses Argument habe juristischen Werth überhaupt nicht. Allerdings führen auch Gesetze bisweilen zu absurden Consequenzen, denn das Wort: *errare humanum est* gilt auch auf dem Gebiete der Legislation; aber die Absurdität der Consequenzen, die sogar mit andern Dispositionen in schneidendem Widerspruch stehen, wird ein sehr wichtiges Argument für die Auslegung, wenn die Worte des Gesetzes unbestimmt und nicht vollkommen deutlich sind. Man kann nicht vermuthen, dass der Gesetzgeber etwas Absurdes, zugleich seinen andern Dispositionen Widersprechendes gewollt habe, und das *argumentum ad absurdum* wird um so wichtiger, wenn es sich von einer Frage handelt, die durch den Text des Gesetzes nicht entschieden wird.

Wir fassen nunmehr unsere Rechtsansicht dahin zusammen:

Der §. 36 Nro. 1 verpflichtet die Eisenbahngesellschaften, bei der Einrichtung und Abänderung ihres Betriebes sowohl mit den Bedürfnissen des Postfiskus sich in Uebereinstimmung zu setzen, als auch dem allgemeinen Besten Rechnung zu tragen, so weit die Postverwaltung die Trägerin desselben ist. Gegen die betreffenden Ministerialverfügungen selbst, durch welche Einrichtungen oder Aenderungen des Betriebes befohlen werden, ist in Preussen der Rechtsweg nicht möglich; die Eisenbahngesellschaften müssen daher solchen Verfügungen nachkommen, haben aber einen gesetzlichen Anspruch auf Ersatz des erweislich erlittenen Schadens.

§. 130.

In den landesherrlich genehmigten Statuten der nach 1838 concessionirten Eisenbahngesellschaften ist denselben meistens die Anordnung des Fahrplanes nicht freigelassen, indem das Ministerium sich die Genehmigung und Abänderung desselben vorbehält, und so fragt es sich, welche Bedeutung der §. 36 Nro. 1 des Eisenbahngesetzes solchen Gesellschaften gegenüber habe. Dieselben können sich allerdings dem Ministerium gegenüber nicht darauf berufen, bei der Anordnung des Fahrplanes grundsätzlich unbeschränkt zu sein, denn die Statuten binden ihnen die Hände — aber diese Gesellschaften sind in Bezug auf den Entschädigungsgrundsatz unserer Meinung nach eben so gestellt wie diejenigen, welchen durch die Statuten in Bezug auf den Fahrplan keine Schranken auferlegt werden. Wenn es schon in hohem Grade zweifelhaft ist, ob die ausdrückliche Bedingung, dass ein Entschädigungsanspruch in jedem Falle ausgeschlossen sein solle, zu Recht bestehen, oder nicht vielmehr als eine gegen die öffentliche Ordnung verstossende Bedingung anzusehen sein würde — so kann um so weniger durch den einfachen Vorbehalt der Genehmigung des Fahrplans die Entschädigungsforderung als ausgeschlossen erachtet werden.

Alles, was in dem vorhergehenden und in diesem Paragraphen gesagt wurde, findet natürlich auch Anwendung auf diejenigen Eisenbahngesellschaften, welche ihre Verwaltung dem Staate übertragen haben; denn die finanziellen Interessen verschmelzen in keiner

Weise, und die Uebertragung der Verwaltung gibt dem Staate nicht das Recht, solche Bahnen in seinem Interesse oder des allgemeinen Besten wegen mehr in Anspruch zu nehmen als selbstständig gebliebene Privatbahnen.

Es ist nicht zu verkennen, dass bei dergleichen Conflicten die Königl. Direction einer Privatbahn eine missliche Zwitterstellung hat. Auf der einen Seite muss sie als Königl. Behörde das Interesse des Staates über Alles stellen, auf der andern Seite ist sie die Verwalterin eines Privatvermögens und hat Pflichten übernommen, dasselbe in jeder Beziehung zu schützen, wozu sie allein das Material in Händen hat.

§. 131.

Den Eisenbahngesellschaften ist in Beziehung auf ihre Dienst-Correspondenz eine gewisse Portofreiheit bewilligt worden, und es liegt darin eine, wenn auch geringe, so doch immer anzuerkennende, Compensation für die grossen Leistungen, welche ihnen der Postverwaltung gegenüber ohne Entgelt obliegen.

Die betreffenden Rescripte sind folgende:

Rescript des Königl. General-Postamts vom 23. November 1848 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1848, pag. 359 Nro. 436):

Nach allgemeinen Regeln über Portofreiheit ist die Correspondenz der Militärbehörden in dienstlichen Angelegenheiten, also auch wenn sie an Eisenbahngesellschaften gerichtet ist, portofrei zu befördern. Es soll aber auch die Correspondenz der Eisenbahngesellschaften an die Militärbehörden in dienstlichen Angelegenheiten portofrei befördert, und ausnahmsweise davon abgesehen werden, dass solche mit keinem Staatsdienstsiegel verschlossen ist.

Rescript des Königl. General-Postamts vom 9. September 1849 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1849, pag. 211 Nro. 299):

Den Eisenbahngesellschaften innerhalb des Landes ist die Portofreiheit für Correspondenz, Acten-Sendungen und Drucksachen

- 1) in Dienst-Angelegenheiten der Gesellschaften (Reglement der Eisenbahngesellschaften über Dienst-Correspondenz) so wie
- 2) in Angelegenheiten des deutschen Eisenbahnvereins und im Wechselverkehr der verbundenen Verwaltungen, bewilligt worden.

Bei Correspondenz, Acten-Sendungen und Drucksachen nach und aus fremden Postgebieten erstreckt sich diese Portofreiheit vorerst nur auf das Preussische Porto; es sind jedoch bereits die fremden obersten Postbehörden ersucht worden, in Angelegenheiten des deutschen Eisenbahnvereins und im

Wechselverkehr der verbundenen Verwaltungen, auch in Beziehung auf den jenseitigen Porto-Anspruch die Bewilligung der Portofreiheit eintreten zu lassen.

Ausserdem hat das General-Postamt sich damit einverstanden erklärt, dass die Eisenbahngesellschaften ihre Dienst-Correspondenz (Reglement für Dienst-Correspondenz) auf der eigenen Bahn und auf anderen Bahnen auch durch das eigene Personal, respective durch das Personal der anderen Bahnen, unentgeltlich befördern lassen dürfen. Zur Verhütung von Missbräuchen gilt als Bedingung, gleichviel ob die Versendung durch die Post oder die Beförderung durch die Eisenbahngesellschafts-Beamten geschieht, dass

- 1) die Dienst-Correspondenz mit dem Rubrum: Eisenbahn-Dienstsache (E. D. S.), und
- 2) die Correspondenz in Angelegenheiten des deutschen Eisenbahnvereins und im Wechselverkehr der verbundenen Verwaltungen mit dem Rubrum: deutsche Eisenbahnvereins-Sache (D. E. V. S.)

versehen, und in allen Fällen mit einem öffentlichen Dienstsiegel, oder mit dem Dienstsiegel der Gesellschaft respective mit einem von der Gesellschaft ausgegebenen Dienstsiegel verschlossen werde.

Hiernach haben sich die Post-Anstalten von jetzt ab genau zu achten.

Auf Geld-Sendungen, überhaupt auf Sendungen mit angegebenem Werthe, finden die gedachten Bestimmungen, hinsichts der portofreien Beförderung durch die Post, nicht Anwendung.

Geldsendungen sind also auch für die Eisenbahngesellschaften nach wie vor dem Postzwange unterworfen, und stellt sogar die Versendung auf der eigenen Bahn eine Postcontravention dar. Nur ist daran zu erinnern, dass nach einer bereits an einer anderen Stelle dieses Capitels erwähnten Entscheidung des Ober-Tribunals der Transport von baaren Geldern durch die Eisenbahnen, wenn die Obsorge für dieselben und deren Abgabe am Bestimmungsort einem Bevollmächtigten des Absenders anvertraut ist, keine Postcontravention enthält (cfr. Erkenntniss vom 1. Februar 1849, Entscheidungen des Ober-Tribunals, Band 17 pag. 509 Präjudiz 2096). Hiernach sind also auch die Eisenbahngesellschaften bei Geld-Sendungen wenigstens in sofern nicht dem Postzwange unterworfen, als sie dieselben durch ihre Beamten transportiren lassen.

Rescript des General-Postamts vom 23. Januar 1850 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1850, pag. 19 Nro. 28):

Die Postanstalten werden in Verfolg der Verordnung vom 9. September vorigen Jahres über die Portofreiheit des deutschen Eisenbahnvereins davon in Kenntniss gesetzt, dass die gedachte Portofreiheit in dem diesseits gewährten Umfange nunmehr auch auf den Königl. Hannöverischen, Sächsischen,

Grossherzogl. Mecklenburg-Schwerinischen, Herzogl. Braunschweigischen und Fürstl. Thurn- und Taxisschen Posten, auf den letzteren in Bezug auf die Thüringische Eisenbahngesellschaft, bewilligt worden ist.

Rescript des General-Postamts vom 30. October 1851 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1851, pag. 266 Nro. 288):

Durch die Verordnung vom 9. September 1849 ist den Eisenbahngesellschaften für Correspondenz, Acten-Sendungen und Drucksachen in Dienst-Angelegenheiten der Gesellschaften (Reglement der Eisenbahngesellschaften über Dienst-Correspondenz) Portofreiheit bewilligt worden.

Da nicht alle Eisenbahngesellschaften ein Reglement über Dienst-Correspondenz aufgestellt haben, so sind Zweifel darüber entstanden, welche Ausdehnung der Bezeichnung „Dienst-Correspondenz“ zu geben sei. Zur Beseitigung dieser Zweifel wird hierdurch bestimmt, dass, in sofern nicht durch die mit den einzelnen Gesellschaften abgeschlossenen Verträge ein Anderes festgestellt worden ist, unter Dienst-Correspondenz der Eisenbahngesellschaften folgende Gegenstände zu verstehen sind: Verfügungen der Directionen an die verschiedenen Bureaux und an die Beamten, schriftliche Anzeigen der Beamten an die Directionen, an die obern Beamten und an die betreffenden Bureaux, die Mittheilungen der Bureaux und Cassen untereinander, so wie alle auf Dienstsachen Bezug habende briefliche Mittheilungen der Beamten untereinander.

Für die Correspondenz zwischen den Eisenbahngesellschaften und Lieferanten oder Ouvriers kann dagegen die gedachte Portofreiheit nicht in Anspruch genommen werden.

CAPITEL IX.

Ueber das Verhältniss der Eisenbahngesellschaften zu der Militärverwaltung.

§. 132.

Ueber das Verhältniss der Eisenbahngesellschaften zur **Militärverwaltung** enthält das Gesetz vom 3. November 1838 nur die nachstehende Bestimmung:

§. 43. Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlasst werden, kann die Gesellschaft vom Staat einen Ersatz nicht in Anspruch nehmen.

Ueber die Frage, in wie fern die Gesellschaften sich die Benutzung ihrer Bahnen und Transportmittel zu militärischen Zwecken gefallen lassen müssen, und welche Entschädigung sie dagegen zu beanspruchen haben, fehlen alle gesetzlichen Bestimmungen; indessen hat die Staatsregierung es fast allen Gesellschaften zur Bedingung gemacht, die nachstehenden oder wenigstens ganz ähnlich lautende Bestimmungen in die Statuten aufzunehmen:

„Die Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, nach dem Verlangen der Militärverwaltung für die auf der Bahn zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, so wie von Militär-Effecten jeglicher Art nöthigen Falls auch ausserordentliche Fahrten einzurich-

„ten , und zwar dergestalt , dass für dergleichen Transporte
„nicht bloss die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahr-
„ten zur Anwendung kommenden, sondern auch die sonst noch
„vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

„Ueber die hierfür zu leistende Vergütung, so wie über eine
„Ermässigung der allgemeinen Frachtsätze für die Transporte
„von Truppen und von dem zum unmittelbaren Gefolge der Trup-
„pen gehörenden Kriegsmaterial ist nach Maassgabe der Um-
„stände besondere Vereinbarung zu treffen.

„Der Militärverwaltung bleibt vorbehalten, sich zu ihren Trans-
„porten eigener Transport- und Dampfswagen zu bedienen. In
„einem solchen Falle ist an die Gesellschaft ausser der Erstat-
„tung der Feuerungskosten ein mässiges Bahngeld zu gewäh-
„ren. Findet daneben noch die Benutzung der Transportmittel
„der Gesellschaft statt, so wird dieselbe nach billig mässigen
„Sätzen besonders vergütet.

„Die Gesellschaft wird darauf Bedacht nehmen, eine Anzahl
„von Transportfahrzeugen so einzurichten , dass solche nöthi-
„gen Falls auch zum Transporte von Pferden benutzt werden
„können , auch eine Anzahl von Wagen in einer Länge von
„12 Fuss zum Gebrauch bei der Absendung von Militär-Ef-
„fekten bereit zu halten.“

Leider sind diese Bestimmungen so vage, dass sie die wich-
tigsten Punkte im Dunkeln lassen.

Dass der Staat aus Gründen des öffentlichen Wohles die Be-
fugniß haben muss, die Eisenbahnen zum Transport von Truppen,
Kriegsmaterial und Verpflegungsbedürfnissen zu benutzen, lässt sich
nicht in Abrede stellen; auch wird es nicht wohl angehen, die ein-
zelnen Fälle, in welchen das erwähnte Recht ausgeübt werden darf,
näher durch das Gesetz zu präcisiren, indem sich einer solchen
Präcisirung erhebliche strategische Bedenken und sogar die Interes-
sen der Landesvertheidigung entgegenstellen würden. Hanse mann
hat daher in seiner „Kritik des Eisenbahngesetzes“ vollkommen
Recht, wenn er (Seite 116) sagt:

„Diese Befugniß muss der Staat ohne Einschränkung
„jederzeit haben. Denn wenn das Gesetz die Fälle genau

„bestimmen wollte, in welchen die Befugniss eintreten soll, so
„läuft es Gefahr, entweder einen nothwendigen Fall nicht ge-
„hörig vorzusehen oder auch durch Truppenbewegung ein un-
„nöthiges oder schädliches Aufsehen zu erregen. Wenn z. B.
„das Gesetz die Befugniss im Falle eines ausbrechen-
„den Krieges eintreten liesse, so würde die schnelle Ver-
„sammlung eines Armee-Corps an der Grenze, wenn auch nur
„Vorsichtsmaassregel zur Erhaltung des Friedens, vom benach-
„barten Auslande schon als eine höchst kriegerische Unterneh-
„mung betrachtet werden können.“

Dass aber das Gesetz auch alle andern Verhältnisse, die sehr wohl einer generellen Normirung fähig sind, gar nicht berührt und Alles den höchst schwankenden Paragraphen der einzelnen Statuten überlässt, möchte schwerlich als ein Vorzug betrachtet werden können. So z. B. wäre es gewiss zu wünschen, dass das Gesetz diejenigen Behörden der Militärverwaltung bezeichnete, welche zur Requisition des Eisenbahn-Transports Befugniss haben sollen.

Das Gesetz hat sich nicht damit befasst, die Grundsätze der Entschädigung festzustellen. Die abgedruckten Statuten-Paragraphen der meisten Bahnen sagen im Wesentlichen nur, es solle in den einzelnen Fällen eine besondere Vereinbarung getroffen, und die Entschädigung nach billig mässigen Sätzen geleistet werden. Eine solche Vereinbarung über eine Beförderung zu ermässigten Sätzen hat auch zwischen der Preussischen Militärverwaltung und den einzelnen Eisenbahngesellschaften stattgefunden, so dass also die Erörterung der Frage, wie es in Ermangelung einer Vereinbarung mit der Entschädigung zu halten sei, keine praktische Bedeutung hat.

CAPITEL X.

Von dem Tarif der Eisenbahnen und dem Concurrnzbetriebe auf denselben.

§. 133.

Wir geben zunächst den Text des Gesetzes vom 3. Nov. 1838.

§. 26. Für die ersten drei Jahre nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden 1. Januar wird, vorbehaltlich der Bestimmungen des §. 45, der Gesellschaft das Recht zugestanden, ohne Zulassung eines Concurrenten den Transportbetrieb allein zu unternehmen und die Preise sowohl für den Personals als für den Waarentransport nach ihrem Ermessen zu bestimmen. Die Gesellschaft muss jedoch

1) den angenommenen Tarif beim Beginn des Transportbetriebes und die späteren Aenderungen sofort bei deren Eintritt, im Falle der Erhöhung aber sechs Wochen vor Anwendung derselben der Regierung anzeigen und öffentlich bekannt machen, und

2) für die angesetzten Preise alle zur Fortschaffung aufgegebenen Waaren, ohne Unterschied der Interessenten, befördern, mit Ausnahme solcher Waaren, deren Transport auf der Bahn durch das Bahn-Reglement oder sonst polizeilich für unzulässig erklärt ist.

§. 27. Nach Ablauf der ersten drei Jahre können zum Transportbetriebe auf der Bahn, ausser der Gesellschaft selbst auch Andere, gegen Entrichtung des Bahngeldes oder der zu regulirenden Vergütung (§§. 28—31 vergl. mit §. 45) die Befugniss erlangen, wenn das Handelsministerium nach Prüfung aller Verhältnisse angemessen findet, denselben eine Concession zu ertheilen.

§. 28. Auf solche Concurrenten sind in Ansehung der Bahnpolizei, der

guten Erhaltung ihrer Anstalten, so wie der Verpflichtung zum Schadenersatz dieselben Bestimmungen anzuwenden, welche in den §§. 23. 24. 25. für die ursprüngliche Gesellschaft gegeben sind.

§. 29. Die Höhe des Bahngeldes, zu dessen Forderung die Gesellschaft in Ermangelung gütlicher Einigung mit den Transport-Unternehmern, berechtigt ist, wird in der Art festgesetzt, dass durch dessen Entrichtung unter Zugrundelegung der wirklichen Erträge aus den letztverflossenen Jahren

1) die Kosten der Unterhaltung und Verwaltung der Bahn nebst Zubehör (mit Ausschluss der das Transport-Unternehmen angehenden Betriebs- und Verwaltungskosten) bestritten,

2) der statutenmässige *) Beitrag zur Ansammlung eines Reservefonds für aussergewöhnliche, die Bahn und Zubehör betreffende Ausgaben aufgebracht,

3) die von der Gesellschaft zu übernehmenden Lasten (einschliesslich der im §. 38**) gedachten) gedeckt werden können; woneben ausserdem

4) der Gesellschaft an Zinsen und Gewinn ein der bisherigen Nutzung entsprechender Reinertrag des auf die Bahn und Zubehör verwendeten Actien-Capitals zu gewähren bleibt, mit der weiteren Maassgabe jedoch, dass dieser Reinertrag, auch wenn die Erträge der letztverflossenen Jahre eine höhere Nutzung des Anlage-Capitals gewährt hätten, nicht höher als zu zehn Procent des letzteren, dagegen umgekehrt, auch wenn die Erträge der Vorjahre sich nicht so hoch belaufen hätten, nicht geringer als zu sechs Procent des Anlage-Capitals in Ansatz kommen soll. Zum Anlage-Capital sind auch alle spätere wesentliche, von der Regierung als solche anerkannte Meliorationen zu rechnen, in soweit dieselben durch Erweiterung des Grundcapitals bewirkt worden sind.

§. 30. Die Berechnung des Bahngeldes geschieht in folgender Weise:

1) Aus den von der Gesellschaft im letzten Vierteljahr der ersten Betriebs-Periode vorzulegenden Rechnungen der verflossenen $2\frac{3}{4}$ Jahre ist zu-

*) Eine gesetzliche Bestimmung über die Bildung und Bemessung des Reservefonds existirt nicht. Die Nothwendigkeit eines solchen lässt sich jedoch indirect aus §. 24 des Eisenbahngesetzes deduciren, indem der Fall eintreten kann, dass die Netto-Erträge eines Jahres nicht ausreichen, um die dort vorgeschriebene Instandhaltung der Bahn nebst Transport-Anstalten zu bestreiten. Von diesem Gesichtspunkte aus lässt es sich rechtfertigen, dass die Gesellschafts-Directionen im Verwaltungswege angehalten werden, zu diesem Zwecke einen Reserve- (Erneuerungs-) Fonds anzusammeln; meistens enthalten aber schon die Gesellschafts-Statuten einschlägige Vorschriften.

**) Der §. 38 ist derjenige, welcher den Vorbehalt der Besteuerung der Eisenbahnen enthält.

nächst der bis dahin durchschnittlich gewonnene Reinertrag eines Jahres zu ermitteln. Dieser Reinertrag wird nach Verhältniss der
auf die Bahn und deren Zubehör

und auf das Fahr- und Transport-Unternehmen nebst dem dazu gehörigen
Inventar

verwendeten Anlage-Capitalien vertheilt, und der hiervon auf die Bahn und deren Zubehör fallende Antheil mit Berücksichtigung der im §. 29 Nro. 4 gegebenen Vorschriften für den Reinertrag der Bahn angenommen. Der so nach festgestellte Reinertrag der Bahn und der jährliche Durchschnittsbetrag der in dem §. 29 Nro. 1–3 bezeichneten Ausgabe-Positionen zusammen genommen, bilden die Theilungssumme, welche der Festsetzung des Bahngeldes zum Grunde zu legen ist.

2) Die Frequenz der Bahn ist nach der Einnahme an Personen- und Frachtgeld zu berechnen, und hierbei entweder die Centnerzahl der Güterfracht nach Verhältniss des Personengeldes zum Frachtgelde auf Personen-Einheiten, oder auch die Personenzahl nach demselben Verhältniss auf Centner-Einheiten zu reduciren.

3) Die zu 1 ermittelte Summe, durch die Zahl des auf Personen- oder Centner-Einheiten reducirten Fuhr- und Transportbetriebes zu 2 getheilt, ergibt die Höhe des zu entrichtenden Bahngeldes für eine Person oder einen Centner Waare.

Haben bei einer Bahn verschiedene Sätze des Personengeldes oder für den Güter-Transport Statt gefunden, so soll bei der Reduction zu 2

hinsichtlich des Personengeldes überall nur der niedrigste Satz,

hinsichtlich des Güter-Transports aber ein Durchschnittssatz angenommen werden.

4) Die schliessliche Feststellung des Bahngeldes für Personen und Güter erfolgt demnächst in dem bei der Reduction auf Personen- oder Centner-Einheiten zum Grunde gelegten Verhältnisse, mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der bisherigen Sätze für den Güter-Transport.

§. 31. Das Bahngeld ist in bestimmten Perioden, welche das Handels-Ministerium für jede Eisenbahn auf wenigstens drei und höchstens zehn Jahre festzusetzen hat, von Neuem zu reguliren. Die Gesellschaft darf das festgesetzte Bahngeld nicht überschreiten, wohl aber vermindern. Sowohl der für die ganze Periode festgesetzte Tarif, als diese in der Zwischenzeit eintretenden Veränderungen, sind öffentlich bekannt zu machen und auf alle Transporte ohne Unterschied der Unternehmer gleichmässig anzuwenden. Enthält der neue Tarif eine Erhöhung des Bahngeldes, so kann diese erst sechs Wochen nach der Bekanntmachung zur Anwendung kommen.

§. 32. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, nachdem die Regulirung des Bahngeld-Tarifs nach §§. 29 und 30 erfolgt ist, die Preise, welche sie

für die Beförderung an Fuhrlohn neben dem Bahngelde erheben will, nach ihrem Ermessen anzusetzen; es dürfen solche jedoch nicht auf einen höheren Reinertrag als 10 Procent des in dem Transport-Unternehmen angelegten Capitals berechnet werden.

Die Gesellschaft ist hierbei verpflichtet:

1) den Frachttarif (sowohl für den Waaren- als für den Personen-Transport), welcher nachher ohne Zustimmung des Handels-Ministeriums nicht erhöht werden darf, so wie demnächst die innerhalb der tarifmässigen Sätze vorgenommenen Aenderungen, und zwar im Falle einer Erhöhung früher ermässigter Sätze sechs Wochen vor Anwendung derselben, der Regierung anzuzeigen und öffentlich bekannt zu machen; auch

2) für die angenommenen Sätze alle zur Fortschaffung aufgegebenen Waaren, deren Transport polizeilich zulässig ist, ohne Unterschied der Interessenten, zu befördern.

§. 33. Sofern nach Abzug der das Transport-Unternehmen betreffenden Ausgaben einschliesslich des in dem Statute mit Genehmigung des Ministeriums festzusetzenden jährlichen Beitrags zur Ansammlung eines Reservefonds, für die zuletzt verlaufene Periode sich an Zinsen und Gewinn ein Reinertrag von mehr als zehn Procent des in dem Unternehmen angelegten Capitals ergibt, müssen die Fuhrpreise in dem Maasse herabgesetzt werden, dass der Reinertrag diese zehn Procent nicht überschreite. Wenn jedoch der Ertrag des Bahngeldes das dafür im §. 29 verstattete Maximum von zehn Procent nicht erreicht, so soll der Ertrag des Transportgeldes zehn Procent so lange übersteigen dürfen, bis beide Einnahmen zusammengerechnet einen Reinertrag von zehn Procent der in dem gesammten Unternehmen angelegten Capitale ergeben.

§. 34. Um die Ausführung der in den §§. 29—33 gegebenen Vorschriften möglich zu machen, ist die Gesellschaft verpflichtet, über alle Theile ihrer Unternehmung genaue Rechnung zu führen und hierin die ihr von dem Handels-Ministerium zu gebende Anweisung zu befolgen. Diese Rechnung ist jährlich bei der vorgesetzten Regierung einzureichen.

§. 35. Wenn über die Anwendung des Bahngeld- oder des Frachttarifs zwischen der Gesellschaft und Privatpersonen Streitigkeiten entstehen, so kommt die Entscheidung hierüber, mit Vorbehalt des Recurses an das Handels-Ministerium, der Regierung zu.

§. 134.

Die in den vorstehend abgedruckten Paragraphen enthaltenen Bestimmungen bieten für das Verständniss wie für die praktische Anwendung nicht geringe Schwierigkeiten. Der Zweck dieses Theiles des Gesetzes war ein doppelter: einmal die Aufstellung des

Grundsatzes der Zulässigkeit einer Concurrenz im Transportbetriebe durch andere Unternehmer als die Bahneigenthümerin gegen Entgelt, dann aber die Präcisirung der Rechte der Staatsregierung hinsichtlich der Normirung der Tarife.

Der Mitbetrieb des Transportunternehmens soll nach gütlicher Einigung zwischen dem Unternehmer und der Eigenthümerin, in Ermangelung einer solchen Vereinbarung gegen Entrichtung des „Bahngeldes“ an die letztere Statt haben.

Der Tarif der Eisenbahngesellschaften soll rationell aus zwei Factoren gebildet sein: aus eben jenem „Bahngelde“ und einem Transportgelde, jedoch mit der Maassgabe, dass der Ertrag des ganzen Unternehmens ein gewisses Maximum von Procenten des darin angelegten Capitals nicht übersteigen dürfe. Um zu einer Uebersichtlichkeit der Materie zu gelangen, soll versucht werden, im Folgenden beide Gesichtspunkte — Concurrenzbetrieb und Tarif-Frage — strenge von einander getrennt zu halten.

§. 135.

I. Concurrenz im Transportbetriebe auf derselben Bahn.

Die bauende Gesellschaft hat für die drei ersten Jahre nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden ersten Januar ein ausschliessliches Recht zum Transportbetriebe; nach Ablauf dieser Frist können, neben ihr, auch Andere die Befugniss zum Transportbetriebe auf der Bahn vermöge besonderer Concession des Handelsministeriums erlangen. Der concessionirte Concurrent hat sich über die für die Mitbenutzung der Bahn von ihm zu entrichtende Vergütung mit der Gesellschaft zu einigen, und wenn eine solche Einigung nicht zu Stande kommt, ihr das gesetzliche Bahngeld zu zahlen. Durch dieses Bahngeld sollen die Kosten der Unterhaltung und Verwaltung der Bahn nebst Zubehör bestritten, der statutmässige Beitrag zur Ansammlung eines Reservefonds für aussergewöhnliche die Bahn und Zubehör betreffende Ausgaben aufgebracht, die von der Gesellschaft zu übernehmenden Lasten gedeckt, und ausserdem der Gesellschaft an Zinsen und Gewinn ein Reinertrag von wenigstens 6 und höchstens 10% des auf die Bahn nebst Zubehör verwendeten Anlage-Capitals beschafft werden.

Das Gesetz gibt dritten Personen die Befugniss zum Transportbetriebe auf der Bahn, bestimmt aber nirgendwo den Umfang der Mitbenutzung der vorhandenen Anlagen. Hierdurch erwachsen sofort die grössten Zweifel und Bedenken, um so mehr, als die ganze Lehre von der Concurrenz im Transportbetriebe auf derselben Bahn, so viel bekannt geworden, seither noch auf keiner Preussischen Bahn eine praktische Anwendung gefunden hat, vielleicht gerade deshalb, weil sie durch das Gesetz nicht erschöpfend geregelt ist. Als Gegensätze werden hervorgehoben „die Bahn nebst Zubehör“ und „das Fuhr- und Transport-Unternehmen nebst dem dazu gehörigen Inventar“. Daraus würde sich folgern lassen, dass unter „Bahn und Zubehör“ nicht bloss Bahnkörper, Geleise der Bahn und der Bahnhöfe, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen u. s. w., sondern auch die für die Verwaltung und Unterhaltung der Bahn dienenden Gebäude auf den Bahnhöfen und an der Bahn zu verstehen seien. Keinesfalls aber gehören dahin die für Zwecke des Transport-Unternehmens bestimmten Anlagen und Gebäude, wie z. B. Werkstätten, Kokesöfen, Wasserstationsgebäude, Lokomotivschuppen, Wagen- und Güterschuppen und dergl. Wir müssen gestehen, dass uns hiernach die Möglichkeit eines Concurrenz-Transportbetriebes durch dritte Personen neben der Gesellschaft in den meisten Fällen sehr problematisch erscheint, sofern zwischen beiden Theilen eine gütliche Einigung nicht stattfindet. Der dritte Transport-Unternehmer entbehrt des Rechtes, sich zwangsweise in den Mitgenuss derjenigen Mittel zu setzen, ohne welche sein Recht des Fahrens auf der Bahn illusorisch bleibt. Es liegt auf der Hand, dass der Versuch, diese Mittel auf eigene Kosten zu suppliren, in der Wirklichkeit meist darum scheitern muss, weil derselbe nur ausserhalb der vorhandenen Bahnhöfe gemacht werden könnte. Aber selbst in dem Falle, dass die letzteren die erforderlichen Räumlichkeiten böten, und dass durch die neuen Anlagen des Transport-Concurrenten der Betrieb der Gesellschaft in keiner Weise behindert würde — eine Voraussetzung, welche fast nie zutreffen wird —, so bleibt es doch mehr als zweifelhaft, ob bei der Weigerung der Gesellschaft, auf ihren Bahnhöfen Terrain zu fremden Bauten abzulassen, dem dritten Unternehmer das Recht der Expro-

priation (gegen die alte Gesellschaft oder die anschliessenden Eigenthümer) gesetzlich verliehen werden dürfte; jedenfalls müsste vorab festgestellt werden, dass die Zulassung des Concurrenzbetriebes des öffentlichen Nutzens wegen zu erfolgen habe.

§. 136.

Die Berechnung des Bahngeldes, wie sie der §. 30 des Gesetzes vorschreibt, hat lange Zeit für ein fast nicht zu lösendes Problem gegolten. Sogar Hansemann (Kritik Seite 80), dessen Scharfblick und Erfahrung in finanziellen Berechnungen über allen Einwand erhaben ist, legt, nachdem er einen unserer Ansicht nach allerdings nicht gelungenen Versuch einer Berechnung nach Vorschrift des Gesetzes gemacht, das Geständniss ab, dass er die in demselben aufgestellten Regeln nicht völlig begreife. Einige Andeutungen über die bei der Berechnung festzuhaltenden Gesichtspunkte gibt das nachstehende Rescript des Königl. Handelsministeriums vom 14. April 1853:

„Bei Berechnung des Bahngeldes ist diejenige Capitalsumme zu betrachten, welche nicht nur auf die Herstellung der Bahn nebst Zubehör wirklich verwendet worden ist, sondern auch zugleich einen Theil des Stamm-Actien Capitals oder der als Anlage-Capital vom Staate ausdrücklich genehmigten Anleihen bildet. Verwendungen aus anderen Fonds, z. B. Schenkungen oder Verwendungen aus dem eigenen Reinertrag des Unternehmens, kommen als ein Theil jenes Anlage-Capitals nicht in Berechnung. Dagegen kommen die amortisirten Beträge der vom Staate als Anlage-Capital genehmigten Anleihen mit Rücksicht darauf, dass die Eisenbahngesellschaften während der Amortisationsperiode gleichmässig die vorgeschriebenen Amortisations-Raten aufzubringen haben, von dem Anlage-Capital nicht eher in Anrechnung, als bis die betreffende Anleihe ganz getilgt ist. Zu den auf dem Unternehmen ruhenden Lasten gehören die Zinsen der als Anlage-Capital mit in Berechnung kommenden Anleihen nicht.“

Eine Erleichterung bei Aufstellung des Exempels im concreten Falle findet sich in dem Umstande, dass bei sämmtlichen Preussi-

schen Bahnen das Etats- und Rechnungswesen auf der durchgeführten Trennung der sämtlichen Betriebsausgaben nach den 3 Haupt-
rubriken „Bahnverwaltung“, „Transportverwaltung“ und „Allgemeine Verwaltung“ beruht.

Wir geben im Nachstehenden ein unserer Auffassung des §. 30 entsprechendes Schema zur Berechnung des Bahngeldes.

Gesetzt, es betrüge das Anlage-Capital einer Bahn in Actien	1,300,000 Thlr.
und in Anleihen (Prioritäten)	900,000 „
in Summa	2,200,000 Thlr.
und es fielen hiervon	300,000 „
auf das Fuhr- und Transport-Unternehmen, so würden	1,900,000 „
als das auf die Bahn und Zubehör verwendete Anlage-Capital anzusehen sein.	

Von dieser Summe komme als Reinertrag in Ansatz 6% (§. 29 Nro. 4 des Gesetzes v. 3. November 1838) = ... 114,000 Thlr.

Der Durchschnittsbetrag der Kosten der Bahnverwaltung sei 43,000 „
der der Allgemeinen Verwaltung 5000, der der Transportverwaltung 57,000 Thlr. Im Verhältnisse der für die Bahnverwaltung und der für die Transportverwaltung überhaupt geleisteten Ausgaben fallen alsdann von den Kosten der Allgemeinen Verwaltung (5000 Thlr.) auf Bahn und Zubehör 2,150 „

In den Reservefonds seien durchschnittlich alljährlich 1000 Thlr. gelegt, und sollen nach dem vorher angegebenen Verhältnisse der aus diesem Fonds geleisteten Durchschnittsausgaben auf Bahn und Zubehör gefallen sein durchschnittlich 600 „

An den von der Gesellschaft zu übernehmenden Lasten (z. B. Tantiemen am Reinertrag,

Staats-Eisenbahnsteuer, Communal-Eisenbahnsteuer etc.) sei durchschnittlich gezahlt . . . 4,500 Thlr.

so bildet die Gesamtsumme von . . . 164,250 Thlr.
diejenige Theilungssumme, welche der Festsetzung des Bahngeldes zu Grunde zu legen ist.

Gesetzt ferner, die Gesellschaft habe durchschnittlich 11 Millionen Centner 1 Meile weit transportirt und dafür 100,000 Thlr. eingenommen, so hat durchschnittlich jeder transportirte Centner $3\frac{3}{11}$ Pfg. pro Meile aufgebracht. Gesetzt endlich, die gesammte übrige Einnahme an Personen- und Frachtgeld habe durchschnittlich 90,000 Thlr. betragen, so repräsentirt diese Einnahme, zum Satze von $3\frac{3}{11}$ Pfg. gerechnet, eine Anzahl von 9,900,000 Centner-Einheiten auf 1 Meile. Zählt man diesen . 9,900,000 Centner
die oben angenommenen . . . 11,000,000 „

hinzu, so drückt die Summa . . . 20,900,000 Centner
den nach der Einnahme auf Centner-Einheiten reducirten Fuhr- und Transportbetrieb aus und gibt, in die früher gefundene Theilungssumme von 164,250 Thlr. dividirt, nach der Meinung des Gesetzes das für Einen Centner pro Meile zu entrichtende respective zu erhebende Bahngeld. Für alle Transportobjecte findet sich alsdann der entsprechende Bahngeldsatz durch die Proportion: $3\frac{3}{11} : T = B : x$, worin T den bestehenden Tarifsatz pro Meile, z. B. 30 Pfg. pro Person (als niedrigster Satz des Personengeldes, nach §. 30 Nr. 3), und B das nach obigem Divisions-Exempel gefundene Bahngeld Eines Centners pro Meile bedeutet.

Was unter den in Nro. 3 des §. 29 genannten „Lasten der Gesellschaft“ zu verstehen sei, ist nicht gesagt; ausdrücklich als solche erwähnt wird nur die im §. 38 angedeutete Eisenbahnsteuer; eben dahin gehört auch die in neuester Zeit den Eisenbahngesellschaften aufgebürdete Besteuerung des Reinertrags zu Gunsten der an der Bahn liegenden Gemeinden, und überhaupt alle aus einem speciellen Titel — sei es Gesetz oder Vertrag — den Gesellschaften zu Gunsten des Staates oder dritter Privatpersonen auferlegten Lasten, welche nicht unter den Kosten der Bahnverwaltung verrechnet werden. Auch kann es hierbei keinen Unterschied machen, ob der-

gleichen Lasten ein Ausfluss der Bahnanlage oder aber des Transport- und Fuhr-Unternehmens der Gesellschaft sind, weil das Gesetz selbst hierin nicht unterscheidet. Wir glauben deshalb auch zu der Annahme berechtigt zu sein, dass die durch §. 36 des Gesetzes den Gesellschaften zu Gunsten der Königl. Postverwaltung auferlegten Lasten, nach vorheriger Ermittlung ihres Werthes in Gelde, an der betreffenden Stelle mit in Ansatz zu bringen sein dürften.

Nach §. 31 des Gesetzes ist das Bahngeld in bestimmten durch das Handelsministerium für jede Bahn festzusetzenden Terminen von Neuem zu reguliren. Diese Vorschrift ist unausgeführt geblieben; das Königl. Handelsministerium hat bis jetzt für keine Preussische Bahn, so viel bekannt geworden, das Bahngeld regulirt, und ist auch noch nicht in der Lage gewesen, auf Antrag eines concessionirten Concurrrenz-Transport-Unternehmers eine solche Regulirung vorzunehmen. Zu Anfang des Jahres 1853 wurde zwar die Absicht ausgesprochen, zur Ausführung der betreffenden gesetzlichen Bestimmungen schreiten zu wollen, und erging durch die Commissariate an die Privat-Eisenbahngesellschaften die Aufforderung, die hierzu erforderlichen zuverlässigen Materialien einzureichen; inzwischen ist die Sache hiermit beruhen geblieben. Eine Veröffentlichung der eingegangenen Berechnungen würde von Interesse sein, um zu ersehen, in welcher Weise von verschiedenen Seiten der Sinn des Gesetzes aufgefasst worden ist.

§. 137.

Eine von dem seither behandelten völlig verschiedene Art des Concurrenzbetriebes ist diejenige, welche durch §. 45 des Gesetzes vom 3. November 1838 denjenigen Eisenbahn-Unternehmungen verliehen wird, welche an eine schon vorhandene Bahn, sei es mittels einer Fortsetzung derselben, sei es mittels einer Seitenverbindung, sich anschliessen. Gleich wie im früheren Falle der dritte Transport-Unternehmer einer vorgängigen vom Handelsministerium zu ertheilenden Concession bedurfte, so soll auch hier dieses Ministerium darüber entscheiden, ob und wie der Anschluss der neuen Anlage an die schon vorhandene statthaben, und ob der anschliessenden Gesellschaft der eigene Transportbetrieb auf

der früher angelegten Bahn gewährt werden solle. Dabei treten aber folgende Besonderheiten ein:

1) Die Pflicht, den concurrirenden Transportbetrieb zu gestalten, ist für die alte Gesellschaft nicht erst mit Ablauf der ersten drei Jahre nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden ersten Januar, sondern sofort gegeben, wenn sich die anschliessende Gesellschaft meldet, und die betreffende Verfügung des Handels-Ministeriums ergeht. Letzteres bestimmt bei der Concession des Anschlusses der neuen Bahn das Nöthige wegen der vor Ablauf der ersten drei Jahre statt des Bahngeldes zu entrichtenden Vergütung; nach Ablauf jenes Zeitraums bildet das Bahngeld die gesetzliche Entschädigung der älteren Gesellschaft.

2) Die bestehende Gesellschaft muss sich gefallen lassen, dass die für den concurrirenden Mitbetrieb auf ihrer Bahn erforderlichen baulichen Einrichtungen von der neu anschliessenden Gesellschaft bewirkt werden. Beispielsweise führt das Gesetz als solche Einrichtungen die Anlage eines zweiten Geleises an; eben dahin werden aber auch diejenigen Anlagen gehören, welche ausschliesslich für die Zwecke des Transportunternehmens bestimmt sind (Werkstätten, Wasserstationen, Lokomotiv-, Wagen- und Güterschuppen u. s. w.), und zu deren Mitbenutzung der Concurrenztransport-Unternehmer durch die Entrichtung des Bahngeldes nicht ermächtigt wird. Der praktische Grund, aus welchem die Zulässigkeit einer Concurrenz dritter Personen im Transportbetriebe auf Grund der §§. 27 ff. des Gesetzes den bestehenden Eisenbahngesellschaften wenig Besorgniss einflössen durfte — dass Erstere nämlich fast nie in der Lage sein werden, in den Genuss der zu ihrem Zwecke erforderlichen Mittel wider den Willen der Gesellschaft sich zu setzen, — fällt hiernach bei der Concurrenz einer anschliessenden Gesellschaft hinweg. Es wird nirgend gesagt, ob und welche Entschädigung — neben der vom Handelsministerium festzusetzenden Vergütung resp. neben dem Bahngelde — der bestehenden Gesellschaft dafür gebührt, dass sie z. B. die Anlage eines zweiten Geleises auf ihrem Bahndamme, die Errichtung eines Lokomotivschuppens auf ihrem Bahnhofe u. s. w. zu dulden hat. „Hierüber, so wie über die Verhältnisse beider Unternehmungen zu einander“

heisst es im §. 45, „wird das Handelsministerium das Nöthige bei der Concession des Anschlusses festsetzen.“ In welcher Weise diese Festsetzung erfolgen, von welchem Gesichtspunkte das Königl. Ministerium dabei ausgehen würde, dafür lässt sich kein Anhaltspunkt geben, weil eine praktische Ausführung der Vorschriften dieses §., so viel bekannt, noch nicht stattgefunden hat. Nur auf einen Umstand glauben wir aufmerksam machen zu müssen. Beim Erlasse des Gesetzes vom 3. November 1838 wurde an den Bau und Betrieb von Eisenbahnen durch Andere als durch Privatgesellschaften nicht gedacht. Seitdem aber hat sich die Staatsregierung vielfach selbst mit dem Bau und Betrieb von Eisenbahnen aus Staatsmitteln und für Staatsrechnung befasst. Es dürfte unzweifelhaft sein, dass, falls eine an schon vorhandene Privateisenbahnen sich anschliessende Staatsbahn den eigenen Transportbetrieb auf den ersteren ausüben wollte, eine Festsetzung der zu leistenden Vergütung, des Verhältnisses der beiden Unternehmungen zu einander und wegen der Gestattung der für den Concurrnzbetrieb erforderlichen baulichen Einrichtungen keinesfalls durch das Königl. Handelsministerium erfolgen kann, weil eine solche Regulirung der Sache nach dem ausgesprochenen Willen des Gesetzgebers nicht einseitig durch eine der beteiligten Parteien erfolgen darf. Das Gleiche, was von den eigentlichen Staatsbahnen in dieser Hinsicht gilt, dürfte aber auch Anwendung finden auf diejenigen Eisenbahnen, deren Verwaltung einer von der Staatsregierung ernannten Behörde anvertraut ist. Für diese Ansicht spricht analogisch eine uns bekannt gewordene richterliche Entscheidung. In einem zwischen den Directionen der Aachen-Mastrichter und der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahngesellschaften ventilirten Processe wurde die Einrede der Incompetenz erhoben, weil nach dem zur Zeit als die Aachen-Düsseldorfer Bahn noch unter Privatadministration stand, abgeschlossenen Verträge, über dessen Ausführung beide Theile stritten, dem Königl. Handelsministerium die unbedingte Entscheidung aller bezüglichlichen Streitigkeiten übertragen worden war. Das Königl. Landgericht zu Aachen verwarf diese Einrede, indem es erwog: dass die Direction der Aachen-Düsseldorfer Gesellschaft als eine dem Königl. Handelsministerium untergeordnete Königl.

Behörde alle dessen Anordnungen befolgen müsse, und diese veränderte Stellung den betreffenden Minister nicht mehr zur Ausübung des Schiedsrichter-Amtes geeignet erscheinen lasse; und der Rheinische Appellationsgerichtshof verwarf die erhobene Berufung durch Urtheil vom 12. April 1855, indem er ausführte: dass das Königl. Handels-Ministerium den Contrahenten des Vertrages gegenüber nicht mehr den Standpunkt eines unbetheiligten Dritten einnehme, sondern die Behörde sei, welche der die gesamten Angelegenheiten der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahngesellschaft führenden Direction vorgesetzt, und über diese Angelegenheiten in letzter Instanz zu verfügen habe, vermöge dieser amtlichen Machtvollkommenheit aber zur Ertheilung eines Rechtsspruches in Streitigkeiten zwischen jener Verwaltung und einem Dritten nicht die erforderlichen Eigenschaften besitze, da die Ausübung des Richteramtes nach den ersten Grundsätzen des Rechts an die Bedingung gänzlicher Unbetheiligung an dem durch den Richter zu erledigenden Streite geknüpft ist.

Wir sind daher der Ansicht, dass so oft eine anschliessende Staatseisenbahn oder unter Verwaltung einer Königlichen Direction stehende Privat-Eisenbahngesellschaft von der durch §. 45 des Gesetzes ertheilten Befugniss einer schon bestehenden Eisenbahn gegenüber Gebrauch machen will, in Ermangelung einer gütlichen Einigung der gewöhnliche Richter über alle diejenigen Punkte zu entscheiden hat, deren Regulirung bei zwei concurrirenden Privatgesellschaften durch das Königl. Handels-Ministerium bei Ertheilung der Concession für die Anschlussbahn bewirkt wird.

Bei der exorbitanten Tragweite der durch den §. 45 den neuen Anschlussbahnen gewährten Privilegien und der den bestehenden Eisenbahn-Unternehmungen auferlegten Lasten bedarf es keiner Beweisführung, dass beide der strictesten Interpretation unterliegen. Hiernach rechtfertigt sich der Satz: dass eine Anschlussbahn, welcher nicht schon bei ihrer Concession die Befugniss zum Concurrnzbetriebe auf der bestehenden ältern Bahn ertheilt worden ist, die im §. 45 gegebenen besondern Privilegien demnächst nicht mehr zu beanspruchen hat, sondern alsdann nur das im §. 27 des Gesetzes einem jeden Dritten überhaupt verliehene

Recht innerhalb des für dasselbe bestimmten beschränkteren Umfanges zur Geltendmachung bringen darf.

§. 138.

II. Festsetzung des Transporttarifs.

Für die ersten drei Jahre nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden 1. Januar steht der Gesellschaft das Recht zu, die Preise sowohl für den Personen- als für den Waarentransport nach ihrem Ermessen zu bestimmen; sie hat jedoch die Verpflichtung

1) den angenommenen Tarif beim Beginn des Transportbetriebes und die späteren Aenderungen sofort bei deren Eintritt, im Falle der Erhöhung aber sechs Wochen vor Anwendung derselben der Regierung (jetzt dem Eisenbahncommissariat) anzuzeigen und öffentlich bekannt zu machen,

2) für die angesetzten Preise alle zur Fortschaffung aufgegebenen Waaren, deren Transport polizeilich zulässig ist, ohne Unterschied der Interessenten zu befördern.

Diese klare und einfache Vorschrift des §. 26 des Eisenbahngesetzes enthält für die ganze Tarifgesetzgebung die zur Zeit bestehende einzige Vorschrift, gleichviel ob die betreffende Bahn länger als drei Jahre in Betrieb ist oder nicht; denn alle im Gesetze weiterhin (§. 32 ff.) gegebenen Bestimmungen setzen voraus, dass eine Regulirung des Bahngeldtarifs nach §. 29, 30 erfolgt sei, was, wie bereits wiederholt bemerkt, bis heute noch für keine Preussische Eisenbahn geschehen ist. Hieraus ergibt sich, dass alle nach erfolgter Regulirung des Bahngeldes eintretenden Beschränkungen der Autonomie der Gesellschaften in der Normirung ihrer Tarife noch zur Zeit für die bestehenden Gesellschaften keine Anwendung finden, also namentlich nicht die Einholung der Zustimmung des Handels-Ministeriums bei jeder späteren Erhöhung des Fahr- oder Frachttarifs und die nothwendige Reduction der Tarife für den Fall, dass das in dem Unternehmen angelegte Capital mehr als 10% Reinertrag abwerfe.

Praktisch hat indessen die hinsichtlich der Tariffestsetzung den Gesellschaften gesetzlich zustehende Autonomie wenig Bedeutung,

indem fast in allen Gesellschaftsstatuten — wenige ältere ausgenommen — dem Staate die Genehmigung des Tarifs für Personen und Güter sowie jeder Veränderung der Tarife ausdrücklich vorbehalten ist.

Den Inhalt des §. 34 des Eisenbahngesetzes haben wir bereits oben (Capitel VI Abschn. IV) besprochen. Er ist hier nicht an der richtigen Stelle im Gesetze placirt und fasst seinen Zweck viel zu beschränkt auf, wenn er als solchen die Ermöglichung der Regulirung des Bahn- und Transportgeldes hinstellt. Die Verpflichtung der Eisenbahngesellschaften, über ihre Unternehmung genaue Rechnung zu führen und die Jahresbilanz der Regierung vorzulegen, ist allgemeinen Rechts, wie sie denn auch das Gesetz vom 9. November 1843 (§. 24) allen Actiengesellschaften allgemein auferlegt. Als Besonderheit statuirt der §. 34 des Eisenbahngesetzes, dass die Gesellschaften hinsichtlich ihrer Rechnungsführung die ihr vom Handels-Ministerium zu gebende Anweisung zu befolgen haben. Demgemäss ist auch, wie oben näher erläutert, eine bestimmte Form für die gegenwärtig an das Eisenbahn-Commissariat alljährlich einzureichenden Uebersichten der Betriebs-Resultate vorgeschrieben.

§. 139.

Eine eigenthümliche Auffassung liegt der Vorschrift des §. 35 des Gesetzes zu Grunde, demgemäss Streitigkeiten zwischen der Eisenbahngesellschaft und Privatpersonen über die Anwendung des Bahngeld- und Frachttarifs zur Entscheidung der Regierung (d. h. nunmehr des Eisenbahn-Commissariats) unter Vorbehalt des Recurses an das Handels-Ministerium gehören sollen. Es ist uns nicht bekannt, ob jemals dergleichen Streitigkeiten vor das Forum der Administrativbehörde gebracht worden sind. Vielleicht beruht diese Nichtanwendung in der Erwägung, dass auch dieser §. von der nicht eingetroffenen Voraussetzung einer bereits geschehenen Regulirung des Bahngeldes ausgeht. Ein blosses Recht der Beschwerde wegen angeblich unrichtiger Tarif-Anwendung kann nicht gemeint sein, weil eine solche auch ohne specielle Vorschrift jederzeit bei der Aufsichtsbehörde anzubringen gestattet ist; der §. 35 verweist vielmehr ausdrücklich entstandene „Streitigkeiten“ zur Entscheidung

an die Regierung. Wir können aber eben so wenig glauben, dass der Gesetzgeber beispielsweise eine Klage des Versenders auf Rückerstattung gezahlter Fracht wegen unrichtiger Anwendung des Tarifs (unrichtige Classificirung des versendeten Gutes oder dergl.) der Cognition der Gerichte habe entziehen und der Entscheidung der Administrativbehörde habe unterwerfen wollen — schon deshalb nicht, weil der letzteren die prompten Mittel der Gerichte zur Vollstreckung ergangener Entscheidungen nicht zu Gebote stehen. Wollte man unter „Privatpersonen“ nur die im §. 27 genannten „andern Personen“ verstehen, welche ausser der Gesellschaft die Befugniss zum Transportbetrieb auf deren Bahn erhalten haben, so dass also der Regierung eine schiedsrichterliche Stellung in allen hinsichtlich der Anwendung des Bahngeldes zwischen den betheiligten Parteien entstehenden Differenzen vindicirt würde, so steht dieser Annahme der Zusatz „oder des Frachttarifs“ entgegen. Wir müssen gestehen, dass uns eine befriedigende Lösung der bei Betrachtung dieses Paragraphen aufstossenden Bedenken nicht gelungen ist, und sind daher der Ansicht, dass derselbe wegen völliger nicht aufzuhellender Dunkelheit überall ausser Anwendung bleiben muss.

CAPITEL XI.

Von den Rechtsverhältnissen des Transportgeschäftes.

§. 140.

Ueber den Personen-Transport ist nur wenig zu sagen. Dass derjenige, welcher die Eisenbahn benutzt, schon durch diese Thatsache die gesetzliche Verpflichtung übernimmt, das tarifmässige Personengeld zu bezahlen, versteht sich von selbst. Auch in dem Falle, wo der Tarif über den gewöhnlichen Satz des Fahrgeldes aus dem Grunde hinausgeht, weil Jemand ohne Billet auf dem Zuge betroffen wird, erwächst durch das blosse Factum der Benutzung der Eisenbahn die sogar durch gerichtliche Klage gegen ihn realisirbare Verpflichtung, den erhöhten, jedoch immerhin tarifmässigen Satz zu bezahlen. Auf der andern Seite liegt für den Fall, dass etwa mehr als das tarifmässige Personengeld erhoben wäre, der Eisenbahngesellschaft die Pflicht zur Zurückzahlung des zu viel Erhobenen ob.

Durch die Lösung eines Fahrbillets wird zwischen dem Inhaber und der Gesellschaft ein Vertragsverhältniss begründet, inhalts dessen die Gesellschaft verpflichtet wird, den Inhaber innerhalb der durch den publicirten Fahrplan bestimmten Zeit an die auf dem Fahrbillet bezeichnete Bestimmungsstation zu bringen. Nach dem

gemeinen Recht würde mithin der Reisende, falls diese Verpflichtung Seitens der Eisenbahn nicht erfüllt würde, berechtigt sein, den ihm dadurch erwachsenen Schaden gegen sie zu liquidiren. Indessen enthalten die Betriebs-Reglements in den Bestimmungen über die Personenbeförderung durchweg den rechtlich nicht anzufechtenden Vorbehalt, dass für verspätete Ankunft und Abfahrt der Züge ein Ersatz nicht gewährt werde und eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke bezahlten Fahrgeldes berechtigen solle. Eine gleiche Bestimmung ist auch in das Betriebs-Reglement für die Staats-Eisenbahnen und die unter der Verwaltung des Staates stehenden Eisenbahnen aufgenommen.

Leidet ein Eisenbahn-Reisender durch einen Unfall Schaden an seiner Person oder gar an seinem Leben, so kommt der §. 25 des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 zur Anwendung.

§. 25. Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn, an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an andern Personen und deren Sachen, entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, dass der Schade entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äussern Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadens-Ersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten.

Wollte eine Eisenbahngesellschaft den Versuch machen, ihre gesetzliche Ersatzpflicht für den Fall der Beschädigung von Personen durch ihre Transportbedingungen aufzuheben; so würde eine derartige Bedingung ohne alle Wirkung sein, weil der §. 25 des Eisenbahn-Gesetzes jedenfalls, in sofern als er den sicherheitspolizeilichen Zweck hat, Leben und Gesundheit des Publikums zu schützen, in hohem Grade eine der öffentlichen Ordnung angehörende Bestimmung ist. Dasselbe gilt auch von derjenigen Bedingung, welche den Schadens-Ersatz beschränkt, z. B. auf die Erstattung der Kurkosten des körperlich Beschädigten, — eine Beschränkung, wie sie namentlich das Betriebs-Reglement für die Staats-Eisenbahnen u. s. w. vom 18. Juli 1853 in seinem §. 23 enthält.

Dass auch der Staat, in sofern als er Eisenbahnen für eigene

Rechnung betreibt, dem §. 25 eben so gut, wie Privat-Gesellschaften unterworfen ist, scheint nicht mit Grund bezweifelt werden zu können. Das Gesetz vom 3. November 1838 enthält, wie seine Eingangsworte besagen, Bestimmungen „über die Eisenbahn-Unternehmungen und insbesondere über die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften.“ Hieraus ist zu schliessen, dass diejenigen gesetzlichen Bestimmungen, welche sich auf Eisenbahn-Unternehmungen überhaupt und nicht auf die besonderen Verhältnisse der Gesellschaften beziehen, für jeden Eisenbahn-Unternehmer, also eintretenden Falls auch für den Staat Geltung haben müssen. Zwar bezieht sich der §. 25 des Gesetzes seinem Wortlaute nach nur auf Eisenbahngesellschaften; aber im Jahre 1838 kannte man auch nur den Betrieb durch Gesellschaften. Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, dass der Paragraph lediglich einer Berücksichtigung der Natur der Eisenbahn-Unternehmungen seine Entstehung verdankt. Dazu kommt, dass der Staat, wenn er sich im Falle eines auf der ihm zugehörigen Bahn vorgekommenen Schadens gegen die Anwendung des §. 25 sträuben wollte, offenbar ein fiskalisches Interesse vertreten würde und daher den §. 77 Theil II, Tit. 14 des Allgemeinen Landrechts gegen sich gelten lassen müsste, nach welchem besondere Vorrechte des Staates bei gewissen Angelegenheiten und Geschäften durch ausdrückliche Gesetze bestimmt sein müssen. Dem Wortlaute nach wird der einzelne Unternehmer einer Eisenbahn eben so wenig durch den §. 25 getroffen, als der Staat; aber gewiss würde es Niemandem einfallen, einem Privatmanne als einzelнем Unternehmer mehr Rechte einzuräumen als einer Gesellschaft. Sollte die Ansicht, dass der Staat bei seinem Eisenbahnbetriebe von der Vorschrift des §. 25 des Eisenbahngesetzes eximirt sei, jemals bei den Gerichten Eingang finden, so würde allerdings für die Sicherheit des Verkehrs auf den Staatsbahnen eine bedeutsame Garantie wegfallen.

§. 141.

In Beziehung auf den Gütertransport stehen die Eisenbahn-Unternehmungen dem Publikum, und also namentlich den Absendern und Empfängern gegenüber in demselben Rechtsverhältniss,

in welchem sich der Frachtführer überhaupt seinem Publikum gegenüber befindet, abgesehen natürlich von den besondern Bestimmungen, welche das Eisenbahngesetz enthält.

Hier kommt wieder zunächst der §. 25 in Betracht.

Für das Rheinische Recht enthält diese Gesetzesstelle, zwar wohl in Beziehung auf die daselbst erwähnten „andern Personen und deren Sachen“, nicht aber hinsichtlich der transportirten Güter eine neue Bestimmung, denn nach Art. 103 des in der Rheinprovinz geltenden *Code de commerce* haftet der Frachtführer zu Lande und zu Wasser für jede Beschädigung der transportirten Waare, die nicht durch die eigenen Mängel derselben herbeigeführt worden ist — mit Ausnahme des Falles der höheren Gewalt (*force majeure*), welche natürlich von dem Frachtführer bewiesen werden muss. Höhere Gewalt ist aber nichts anders, als der unabwendbare äussere Zufall, von welchem der §. 25 des Eisenbahngesetzes redet, und die darin erwähnte eigene Schuld des Beschädigten ist ebenfalls für die Gesellschaft einem unabwendbaren äussern Zufall gleich zu achten.

Für das Gebiet des Allgemeinen Landrechts dagegen enthält der §. 25 des Eisenbahngesetzes eine bedeutende Erweiterung der Verantwortlichkeit, denn dort haftet der Fuhrmann (Frachtführer) zwar auch für ein geringes und unter Umständen für ein geringstes Versehen; doch muss ihm, da keine gesetzliche Präsomtion des Verschuldens durch das Allgemeine Landrecht eingeführt ist, mindestens ein Verschulden nachgewiesen werden.

Allgemeines Landrecht Theil II, Tit. 8.

§. 2459. Dergleichen Fuhrleute (nämlich Privatfuhrleute) müssen jedoch allen Verlust oder Schaden vertreten, welchen sie oder die von ihnen bestellten Leute, auch nur durch ein geringes Versehen verursacht haben.

§. 2460. Besonders müssen sie auch für das geringste Versehen haften, wenn der Schade oder Verlust durch mangelhafte Beschaffenheit des Fuhrwerks entstanden ist.

§. 2461. Ferner, wenn sie wissentlich Waaren übernommen haben, bei deren Aufbewahrung und Transport nach ihrer besondern Natur und Beschaffenheit, eine vorzügliche Sorgfalt und Vorsicht erfordert wird und durch Verabsäumung derselben Schaden entsteht.

§. 2462. Ferner alsdann, wenn sie noch ausser der Fracht für die Aufsicht über die Waaren eine besondere Belohnung angenommen haben.

Eine sehr schwierige Frage ist es, in wie fern die Eisenbahngesellschaften befugt sind, in Bezug auf die von ihnen zum Transport übernommenen Güter den Bestimmungen des §. 25 durch ihre Transportbedingungen sich zu entziehen, d. h. ihre Haftbarkeit zu beschränken oder gar aufzuheben.

Im Allgemeinen haben sie die Befugniss, ihre Transportbedingungen dem Publikum gegenüber festzustellen, und wir haben kein Bedenken darüber, dass Jeder, der die Eisenbahnen benutzt, nicht nur dann allen diesen Bedingungen unterworfen ist, wenn sie sämtlich auf den Frachtbrief-Formularen abgedruckt sind, sondern auch dann, wenn es daselbst ganz einfach heisst: „der Transport geschieht nach den Bedingungen des Reglements der Gesellschaft“, vorausgesetzt natürlich, dass diese Bedingungen öffentlich bekannt gemacht worden sind. Da die Bedingungen aber nur durch den Quasi-Contract der Unterwerfung unter dieselben wirken, so sind sie auch denselben Schranken, wie Verträge überhaupt, zu unterwerfen. Im Allgemeinen können nun die Gesetze durch den Vertrag unter den Contrahenten abgeändert werden und es ist die einzige Schranke zu beobachten, welche der in der Rheinprovinz geltende Code Napoléon vielleicht am concisesten von allen Gesetzgebungen in seinem sechsten Artikel ausspricht, wo es heisst: „On ne peut déroger, par des conventions particulières aux lois qui intéressent l'ordre public et les bonnes mœurs.“

Das Allgemeine Landrecht sagt nur im Theil I, Tit. 5 §. 68: „Verträge über unerlaubte Handlungen gelten eben so wenig, als über unmögliche“ und nach der Definition in der Einleitung zum Allgemeinen Landrechte sind erlaubte Handlungen solche, welche weder durch natürliche, noch durch positive Gesetze verboten werden. Obgleich die concise Fassung des Code Napoléon fehlt, so glauben wir doch aus Gründen, deren Entwicklung hier zu weit führen würde, den lediglich aus der Doctrin hervorgegangenen Satz: „dass man durch Verträge nicht denjenigen Gesetzen, welche die öffentliche Ordnung und die guten Sitten betreffen, derogiren kann“ auch für das Gebiet des Allgemeinen Landrechts als geltend betrachten zu müssen. Die einzige zu beantwortende Frage ist also

die: Hängt die Bestimmung des §. 25 des Eisenbahngesetzes, so weit sie sich auf die Beförderung von Gütern erstreckt, mit der öffentlichen Ordnung oder mit den guten Sitten zusammen? Fiele die Antwort bejahend aus, so würde es den Eisenbahngesellschaften nicht gestattet sein, ihre Haftbarkeit beim Gütertransport durch besondere Transportbedingungen zu beschränken oder aufzuheben. Interessant in dieser Beziehung ist die Französische Jurisprudenz, die es constant für der öffentlichen Ordnung widerstreitend und daher für unwirksam erklärt, wenn die Transportgesellschaften in ihre Bedingungen die Bestimmung aufnehmen, dass sie für Beschädigungen nicht haften oder auch nur: dass sie nicht den vollen Schaden, sondern nur einen ein für allemal nach dem Gewicht der Frachtgüter zu bemessenden Schaden ersetzen. Da in Frankreich nach den Bestimmungen des Code de commerce für den Fracht-Transport überhaupt dieselben Principien gelten, welche der §. 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 für den Eisenbahn-Transport zur Geltung erhebt, so erscheint ohne Frage die Einstimmigkeit der Französischen Jurisprudenz, die bekanntlich in Europa eine hervorragende Stelle einnimmt, auch für Preussen als eine sehr zu beachtende Autorität.

In Preussen ist die Frage besonders innerhalb der Rheinischen Jurisprudenz zur ausführlichen Erörterung gekommen und zwar in Folge der in den Reglements fast aller Eisenbahngesellschaften aufgenommenen Clausel, nach welcher im Falle der Vernichtung oder Beschädigung des Frachtgutes der Werth eines Centners nie höher als zu 20 Thlr. angenommen werden soll. Es war klar, dass durch diese Bestimmung die Ersatzpflicht bei werthvollen Gütern fast auf ein Minimum reducirt wurde, und so erhielten die Gerichte vielfach Gelegenheit, über die Gültigkeit der Clausel zu erkennen.

Durch ein Urtheil vom 29. Januar 1852 nahm der zweite Senat des Rheinischen Appellations-Gerichtshofes (cfr. Rhein. Archiv 47, I, 97) in Uebereinstimmung mit dem ersten Richter an, dass die Vorschrift des §. 25 auch hinsichtlich des Gütertransports der öffentlichen Ordnung angehöre, und daher durch die Transportbedingungen, als durch einen Vertrag nicht alterirt werden könne.

Dieses Urtheil ist indessen durch Erkenntniss des Ober-Tribu-

nals (Rheinischen Senates) vom 8. März 1853 (cfr. Rhein. Archiv 48, 2, 40) cassirt und dabei der Grundsatz ausgesprochen worden, dass jedenfalls die Verabredung, durch welche nicht die Nichthaftung für Transportgüter im Falle des Verlustes stipulirt, sondern nur der Betrag des zu ersetzenden Schadens im Voraus regulirt werde, der öffentlichen Ordnung nicht widerstreite. Die Frage, ob die Haftbarkeit durch die Transportbedingungen ganz ausgeschlossen werden könne, wurde nicht entschieden. Durch die angedeutete Unterscheidung scheint uns der Standpunkt verrückt worden zu sein. Es war unseres Erachtens lediglich festzustellen, ob der § 25 auch in Beziehung auf den Gütertransport der öffentlichen Ordnung angehöre oder nicht; denn im Bejahungsfalle gehört diejenige Verfügung, nach welcher die Eisenbahngesellschaft allen Schaden ersetzen muss, ebenfalls der öffentlichen Ordnung an. Dass im Uebrigen das Gesetz (namentlich Art. 1152 des Code Napoleon) den Parteien gestattet, für den Fall der Nichterfüllung eines Vertrages den Schadensersatz im Voraus zu normiren, scheint gleichgültig zu sein, denn die Frage ist eben nur die, ob der §. 25 so sehr der öffentlichen Ordnung angehört, dass er die nach der sonstigen Gesetzgebung bestehende Freiheit der Parteien, Verträge nach ihrem Belieben abzuschliessen, aufhebt? Nichtsdestoweniger ist auch in einer andern Entscheidung des Cassationshofes vom 16. März 1852 (cfr. Rhein. Archiv 47. 2. 25) das Gewicht darauf gelegt worden, dass die fragliche Clausel die Pflicht zum Schadensersatze selbst bestehen lasse, als wenn bei der Entschädigung von Einem Pfennig pro Centner die Pflicht zum Schadensersatz nicht auch — theoretisch genommen — gewahrt würde. In andern Entscheidungen ist die Frage durch das Aussprechen folgenden Satzes entschieden worden:

„Die Clausel in dem Frachtbriefe (auch einer Eisenbahngesellschaft) dass bei der Entschädigung über vernichtete oder abhanden gekommene Güter der Werth eines Centners nie höher als 20 Thaler angenommen werde, ist gültig und wirksam, in sofern nicht dadurch die Verantwortlichkeit wegen des eigenen dolus des Frachtführers oder wegen einer der Arglist gleichstehenden groben Verschuldung desselben beschränkt werden soll.“

cfr. Urtheil des Rheinischen Apellations-Gerichtshofes vom 31. Januar 1853 (Rheinisches Archiv 48. 1. 92) und vom 10. Januar 1850 (Rheinisches Archiv 45. 1. 112.) Die Erwägungen des zuletzt erwähnten Urtheils behandeln die Sache am ausführlichsten, Das Factische ergibt sich aus den folgendermaassen lautenden Gründen von selbst:

.

„In Erwägung, dass hiernach anzunehmen, dass sich der Versender den Bedingungen des Reglements unterworfen habe, und somit ein Vertrag vorliege, durch welchen die gesetzlichen Bestimmungen über den Umfang der Verpflichtungen des Frachtführers abgeändert worden sind, und in Folge dessen die Eisenbahngesellschaft, welche ihre Ersatzpflichtigkeit rücksichtlich des abhanden gekommenen Ballens im Allgemeinen nicht mehr contestirt, dafür nur eine Entschädigung von 20 Thaler pro Centner zu leisten haben würde;

„In Erwägung, dass auch eine derartige Modification der gesetzlichen Bestimmungen mit dem ersten Richter für unverbindlich nicht zu erachten ist; In Erwägung, dass im Allgemeinen die Parteien in ihren Privatverträgen nur in so weit beschränkt sind, dass ihre Vereinbarungen weder der öffentlichen Ordnung, noch dem verbotenden Gesetze noch den guten Sitten zuwider laufen dürfen; dass das Verhältniss zwischen dem Befrachter und Frachtführer an sich mit der öffentlichen Ordnung nichts gemein hat;

„dass auch kein Gesetz verbietet, dieses Verhältniss in einer andern Weise zu reguliren, als dies vom Gesetzgeber selbst geschehen ist;

„dass es zwar ohne Verstoss gegen die guten Sitten keiner Partei erlaubt sein kann, im Wege des Vertrages die Haftbarkeit für ihre persönliche Arglist (dolus) auszuschliessen, dass es aber den guten Sitten nicht widerstrebt, darüber Vereinbarung zu treffen, in wie weit man bei einem Vertragsverhältnisse aus einem etwaigen Verschulden zu haften habe, weil auch der Bessere der Uebereilung, Sorglosigkeit und Unachtsamkeit fähig ist, und es ihm daher auch erlaubt sein muss, sich durch besondere Uebereinkunft gegen die daraus hervorgehenden Folgen zu schützen;

„dass dies im Römischen Rechte, welches gleich dem Bürgerlichen Gesetzbuche die Bestimmung enthält, dass durch Privatverträge die Gesetze, welche die öffentliche Ordnung oder die guten Sitten betreffen, nicht verändert werden können, ausdrücklich anerkannt ist;

fr. 1. §. 6, 7, 10. Dig. XVI. 3.

fr. 23. Dig. L. 17

„und auch das Bürgerliche Gesetzbuch seine Uebereinstimmung hiermit an verschiedenen Stellen nicht undeutlich an den Tag gelegt hat;

cfr. Art. 1627, 1628, 1928.

„In Erwägung, dass insbesondere auch die Bestimmungen des Bürgerlichen wie des Handelsgesetzbuchs, welche sich auf das Frachtfuhrwesen beziehen, ihre unverkennbare Quelle im Römischen Rechte;

„(liber IV. titulus 9, Dig. de nautis, cauponibus et stabulariis) haben, und dass namentlich die Verfügungen der Art. 1782, 1783, 1784 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (Code civil) und der Art. 98 und 103 des Handelsgesetzbuchs (Code de commerce) bezüglich der Haftbarkeit des Waarenführers mit l. 3 pr. und §. 2 Dig. IV. 9, so zu sagen, wörtlich übereinstimmen;

„Dass gleichwohl in der lex 7 ibidem dem Schiffsrheder ausdrücklich gestattet ist, durch die förmliche Erklärung, dass er für nichts einstehe, sich von der aus der Uebernahme der Sachen hervorgehenden strengen gesetzlichen Haftungsverbindlichkeit zu befreien, daraus aber schon von selbst folgt, dass der Römische Gesetzgeber, obschon er in der Materie sonst von gleichen Grundsätzen, wie die heutige Gesetzgebung, geleitet wird, in einer solchen Clausel weder einen Verstoss gegen die öffentliche Ordnung, noch gegen die guten Sitten gefunden hat;

„dass mit Rücksicht auf die hier obwaltende Uebereinstimmung beider Gesetzgebungen daher auch angenommen werden muss, dass der Art. 98 des Handelsgesetzbuchs, in sofern dort eine Modification der gesetzlichen Bestimmungen über die Haftbarkeit des Commissionärs verstattet wird, nur die Anwendung eines allgemeinen Grundsatzes enthält;

„In Erwägung, dass alsdann aber auch selbstredend aus einer
„Zusammenstellung der Art. 98 und 103 des Handelsgesetzbuchs
„ein *Argumentum e contrario* nicht abgeleitet werden kann,
„und somit der hierauf gestützte Beweisgrund des ersten Richters
„eben so unzweifelhaft zerfallen muss, als durch vorstehende Aus-
„führung seine Annahme, dass der Vertrag, wonach der Fracht-
„führer beim Abhandenkommen eines Frachtstücks nur eine im
„Voraus bestimmte Summe zu zahlen habe, dem Art. 6 des Bür-
„gerlichen Gesetzbuchs (*Code civil*) zuwiderlaufe, in ihrer Allge-
„meinheit wenigstens für widerlegt zu halten ist;

„dass bei der Richtigkeit obiger Grundsätze auch füglich nicht
„behauptet werden kann, dass die Verantwortlichkeit des Fracht-
„führers in Absicht des durch sein Verschulden herbeigeführten
„Schadens, als im Wesen des Vertrages begründet, mittels beson-
„derer Stipulation der Parteien überall nicht aufgehoben oder be-
„schränkt werden könne, weil sich nach jenen Grundsätzen der Um-
„fang der Verantwortlichkeit des Frachtführers nicht als ein *Essen-*
„*tiale*, sondern nur als ein *Naturale* des Vertrages darstellen wür-
„de, in Bezug auf die Naturalien der Verträge aber die Autonomie
„der Parteien jedenfalls nicht ausgeschlossen ist;

„In Erwägung, dass auch die fernere Behauptung des Ver-
„senders, dass jedenfalls die Eisenbahngesellschaften an den ihnen
„durch den §. 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838
„auferlegten Verpflichtungen, da sie gerade im Interesse des Pu-
„blikums in dieser Weise vom Staate festgesetzt seien, nichts ver-
„ändern könnten, der rechtlichen Begründung entbehrt;

„dass nämlich der §. 25 lediglich dasjenige wiederholt, was
„in dem Art. 1784 des Bürgerlichen Gesetzbuchs und in Art. 103
„des Handelsgesetzbuchs rücksichtlich der gewöhnlichen Fracht-
„fuhrleute vorgeschrieben ist, jener Paragraph daher offenbar nur
„den Zweck hat, die hier geltenden Bestimmungen auch auf die
„Eisenbahngesellschaften auszudehnen, wozu umsomehr Veranlas-
„sung vorhanden war, als sonst deren Anwendbarkeit auch auf die
„Eisenbahngesellschaften hätte bezweifelt werden können;

„dass in dieser Voraussetzung es sich von selbst versteht,
„dass die Eisenbahngesellschaften — freilich nicht einseitig — wohl

„aber im Wege der Vereinbarung mit den Versendern, dieselben
„Abänderungen an den gesetzlichen Bestimmungen treffen können,
„die auch den gewöhnlichen Frachtführern erlaubt sind;

„dass aus Allem diesen sich hiernach das Resultat ergibt, dass
„einer derartigen Stipulation nur alsdann und in so weit die recht-
„liche Wirksamkeit versagt werden müsste, wenn und als solche
„dahin ausgedehnt würde, dass die . . . Eisenbahngesellschaft für
„ihren eigenen Dolus nicht zu haften haben sollte, u. s. w. u. s. w.“

Die obige durchaus lichtvolle Argumentation muss zu dem
Satze führen, dass nach Rheinischem Rechte der Frachtführer ver-
tragsmässig seine Haftbarkeit in jeder den Contrahenten beliebenden
Weise beschränken oder auch ganz aufheben kann, so fern ihm
dadurch nur nicht ein arglistiges (doloses) Verfahren gestattet
wird. Wir halten diesen Satz für vollkommen richtig, wie er denn
auch durch spätere Entscheidungen des Rheinischen Appellations-Ge-
richtshofes seine Bestätigung erhalten hat, obwohl der Rheinische
Senat des Ober-Tribunals durch eine Entscheidung vom 6. Februar
1855 (cfr. Striethorst's Archiv Band 15 pag. 340) sich dahin aus-
gesprochen hat:

„dass nach Rheinischem Rechte die gesetzliche Verantwor-
tung des Frachtführers für die ohne höhere Gewalt oder
ohne eigene Fehler der Transport-Gegenstände an diesen
entsandenen Beschädigungen einzustehen, durch Vertrag
nicht ausgeschlossen werden könne und daher diejenige Be-
dingung, nach welcher jeder Feuer- oder Wasserschaden
als durch unwiderstehliche Gewalt verursacht, angesehen
werden solle, nur auf die Beweislast bezogen werden
dürfe.“

Dieser Satz wird vornehmlich auf die Gegenüberstellung der
Art. 98 und 103 des Rheinischen Handelsgesetzbuchs gestützt, von
welchen ersterer den Commissionär für verantwortlich erklärt,
wenn nicht eine entgegengesetzte Convention in dem Frachtbriefe
getroffen ist, oder der Fall einer force majeure vorliegt, der
zweite aber einfach sagt, dass der Frachtführer den Verlust
und den Verderb der transportirten Gegenstände zu vertreten habe,
mit Ausnahme der Fälle einer force majeure respective eines

eigenen Fehlers der betreffenden Gegenstände. Indessen glauben wir nicht, dass das hieraus herzuleitende *Argumentum a contrario* den so eben wörtlich abgedruckten Gründen des andern Urtheils gegenüber Bestand haben kann.

Gilt es aber für das Rheinische Recht, dass der Frachtführer, abgesehen von dem Falle des *dolus* und der mit demselben juristisch gleich stehenden groben Verschuldung (*culpa lata*), seine Verantwortlichkeit vertragsmässig modificiren kann, so möchte die Richtigkeit dieses Satzes für den Frachtführer auf dem Gebiete des Allgemeinen Landrechts um so weniger bezweifelt werden können, da dasselbe keine Andeutung enthält, dass es die auf die Verantwortlichkeit des Frachtführers bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen als der öffentlichen Ordnung angehörig betrachte, vielmehr wie man im Eingange dieses Paragraphen gesehen hat, den Frachtführer milder behandelt, als das Rheinische Recht.

In denjenigen Theilen des Staates, wo das sogenannte „gemeine Recht“ gilt wird natürlich die vertragsmässige Ausschliessung der Verantwortlichkeit sogar direct aus dem Römischen Recht gefolgert werden können, und so glauben wir, dass der von uns als richtig angenommene Satz für den ganzen Umfang des Preussischen Staates gilt. Indessen ist damit noch nicht die Frage entschieden, ob das, was für den Frachtführer überhaupt Rechtens ist, auch für die Eisenbahngesellschaften in specie maassgebend sei und ob nicht vielmehr für die letzteren durch den §. 25 des Eisenbahngesetzes auch hinsichtlich des Güter-Transports eine der öffentlichen Ordnung angehörige und deshalb durch die Transportbedingungen nicht zu modificirende Bestimmung gesetzlich sanctionirt sei.

So überzeugend auch die Deduction des abgedruckten Urtheils des Rheinischen Appellations-Gerichtshofes in Beziehung auf den Frachtführer überhaupt ist, so wenig erschöpfend erscheint auf der andern Seite die Argumentation, so weit sie sich speciell auf den betreffenden §. 25 bezieht.

Dass dieses Gesetz bloss den Zweck haben soll, die für den Frachtführer überhaupt geltenden Bestimmungen des Rheinischen Rechts auch für die Eisenbahngesellschaften zum herrschenden

Recht zu erheben, kann man schon deswegen nicht annehmen, weil der §. 25, nicht nur die für den Frachtführer geltenden Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts, sondern auch das in dieser Beziehung strengere Rheinische Recht bedeutend erweitert, indem er den Eisenbahngesellschaften auch dritten Personen gegenüber, die keinen Frachtvertrag mit ihnen abgeschlossen haben, die erhöhte Verantwortlichkeit auferlegt, welche dem gewöhnlichen Frachtführer nicht obliegt; die betreffende Gesetzesstelle, die übrigens auch nicht einmal die Worte des Rheinischen Gesetzes adoptirt, muss also einen weiter gehenden Grund haben, als die Absicht, das Rheinische Recht für Eisenbahnen in der ganzen Monarchie zur Geltung zu erheben, wenn dasselbe auch dabei berücksichtigt worden sein mag.

Den weiter gehenden Grund des Gesetzes finden wir in der Gefährlichkeit der Eisenbahn-Unternehmungen und fassen die Sache so auf, dass der Gesetzgeber durch Erhöhung der Verantwortlichkeit für die öffentliche Sicherheit habe sorgen wollen. Deswegen haben wir in Beziehung auf den Personen-Transport im vorhergehenden Paragraphen uns dahin ausgesprochen, dass der §. 25 *publici juris* sei und durch Vertrag nicht modificirt werden könne. Bei dem Gütertransport dagegen ist von einer Gefährdung der öffentlichen Sicherheit keine Rede; wir glauben daher, dass der für die Beschädigung von Gütern zu leistende Schadensersatz auch von den Eisenbahngesellschaften reglementsässig modificirt und sogar ausgeschlossen werden kann.

Gegen diese Ansicht ist allerdings ein erheblicher Einwand zu erwarten, dahin gehend: dass den Eisenbahnen factisch ein Monopol der Versendung und Beförderung überhaupt gegeben sei, indem Posten und Frachtfuhren nicht mehr gehen und der Verkehr eine solche Gestaltung gewonnen habe, dass das Publikum die Eisenbahnen nicht umgehen könne, sondern dieselben benutzen müsse; dass es also den guten Sitten widerstreite, wenn das Monopol, so ausgebeutet werde, dass das Publikum, welches sich gegen die Annahme irgend einer beliebten Bedingung nicht sträuben könne, sogar die durch das Gesetz für nothwendig erachteten Garantien ver-

lieren müsse. Dieses Argument, so richtig es auch an und für sich sein mag, verliert für uns völlig seine praktische Bedeutung, weil sämtliche Eisenbahnen in ihre Reglements die Bestimmung aufgenommen haben, dass sie auf Grund einer Declaration des Werthes im Frachtbriefe und gegen Zahlung eines unbedeutenden Frachtzuschlages in jedem Falle den entstehenden Schaden vollständig ersetzen wollen.

§. 142.

Da es für den Zweck und die Anlage dieses Buches zu weit führen würde, alle bei dem Waarentransport in Betracht kommenden rechtlichen Verhältnisse, die vielmehr dem gemeinen Recht angehören, zu erörtern, so müssen wir uns darauf beschränken, nur noch einige gerade für den Eisenbahntransport wichtige Entscheidungen mitzutheilen:

Urtheil des Rheinischen Appellations-Gerichtshofes vom 4. Februar 1846 (Rhein. Archiv 41, 1, 62):

„Die tarifmässige Entschädigung wegen verspäteten Abholens „der auf einer Eisenbahn transportirten Waaren hat der Empfänger „selbst dann zu entrichten, wenn er solche wegen verspäteter Abfertigung Seitens der Steuerbehörde nicht früher sollte haben abholen können;“

ferner Urtheil derselben Stelle vom 17. October 1853 (Rhein. Archiv 49, 1, 95):

„Werden einer Eisenbahngesellschaft Waaren zum Transport „übergeben, die demnächst, um an ihren Bestimmungsort zu gelangen, „auf einer anschliessenden Eisenbahn weiter zu befördern „sind, so ist anzunehmen, dass die Gesellschaft, mit welcher der „Versender contrahirt, nur die Beförderung auf der eigenen „Bahn und das Mandat zur Uebergabe der Waaren an die „anschliessende Eisenbahn übernommen hat; sie haftet daher, abgesehen von besondern Stipulationen, nicht für die Beförderung auf „der anschliessenden Bahn und die hierbei stattgehabten Versehen.“

Entscheidung des Ober-Tribunals in Band 24 Nr. 1 der Entscheidungen:

„Das contractliche Verhältniss einer ausschliesslich Preussischen Eisenbahngesellschaft, welche Güter zur Weiterbeförderung übernommen hat, die einer auswärtigen Eisenbahn aufgegeben waren und durch eine auswärtige Eisenbahn weiter transportirt werden sollen — dem Absender gegenüber, richtet sich nach den Preussischen Gesetzen.“ Allgemeines Landrecht Einleitung §. 34, Theil I, Tit. 5 §. 111.

CAPITEL VII.

Von der Besteuerung der Eisenbahnen.

ARTIKEL I.

Allgemeine Eisenbahnsteuer.

§. 143.

Das Eisenbahngesetz bestimmt in seinen Paragraphen 38—41: „Von den Eisenbahnen ist eine Abgabe zu erheben, welche im Verhältniss der auf der gesamten Actien-Capital, nach Abzug aller Verluste, und der Einnahmen, nach der jährlich im Laufe des Jahres abgekauften Eisenbahn-Längen, sich berechnet. Die Höhe dieser Abgabe soll aber erst dann festgesetzt werden, wenn die zweite Session des Reichstages in der Lage ist, die in der Vorberatung des Reichstages durch den Reichstag beschlossene Eisenbahn-Steuer zu beschließen. Die Eisenbahn-Steuer soll in einer angemessenen Höhe festgesetzt werden, welche die durch die Eisenbahn in ihrer Betriebsamkeit erzielte Einnahme nicht übersteigt. Die Eisenbahn-Steuer soll in der Weise festgesetzt werden, dass die Eisenbahn-Gesellschaft die Eisenbahn-Steuer zu entrichten hat.“

§. 39. Der Betrag der im §. 38 vorbestimmten Abgabe soll zu keinem anderen Zweck, als zur Entschädigung der Staatsschatz für die durch die Eisenbahnen erzeugten Einnahmen und zur Amortisation des in dem Eisenbahnen eingesetzten Capitals verwendet werden. Ueber die Art dieser Verwendung werden die Eisenbahnministerien mit besonderer Ausrufung verfahren.

CAPITEL XII.

Von der Besteuerung der Eisenbahnen.

ABSCHNITT I.

Allgemeine Eisenbahnsteuer.

§. 143.

Das Eisenbahngesetz bestimmt in seinen Paragraphen 38—41:

§. 38. Von den Eisenbahnen ist eine Abgabe zu entrichten, welche im Verhältnisse des auf das gesammte Actien-Capital, nach Abzug aller Unterhaltungs- und Betriebskosten und des jährlich inne zu behaltenden Beitrages zum Reservefond, treffenden Ertrages sich abstuft. Die Höhe dieser Abgabe soll aber erst dann regulirt werden, wenn die zweite innerhalb Unserer Staaten concessionirte Eisenbahn drei Jahre in vollständigem Betriebe gewesen ist und dadurch zu einer angemessenen Regulirung die nöthigen Erfahrungen gesammelt worden sind; bis dahin ist die Post für den Verlust, welchen sie durch die Eisenbahnen in ihrer Einnahme erweislich erleidet, von jeder Gesellschaft mit Berücksichtigung der im §. 36 zum Vortheile der Post bestimmten Leistungen zu entschädigen.

Von der Entrichtung einer Gewerbesteuer bleiben die Eisenbahn-Gesellschaften befreit.

§. 39. Der Ertrag der im §. 38 vorbehaltenen Abgabe soll zu keinen andern Zwecken, als zur Entschädigung der Staatscasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen und zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Capitals, verwendet werden. Ueber die Art dieser Verwendung werden wir Unser Handelsministerium mit besonderer Anweisung versehen.

§. 40. Nach vollendeter Amortisation soll dem Unternehmen eine solche Einrichtung gegeben werden, dass der Ertrag des Bahngeldes die Kosten der Unterhaltung der Bahn und der Verwaltung nicht übersteige.

§. 41. Sollte künftig eine Concurrenz in der Transport-Unternehmung bewilligt werden (§. 27), so wird den Concurrenten gleichfalls eine angemessene Abgabe auferlegt und darüber in der Concession das Nöthige bestimmt werden.

Wie v. Reden „die Eisenbahnen Deutschlands Seite 91“ mittheilt, wäre von der vorbehaltenen Abgabe zum Besten der Post durch eine (übrigens nicht publicirte) Cabinets-Ordre vom 25. April 1842 vorläufig Abstand genommen worden.

Später erging jedoch das

Gesetz vom 30. Mai 1853 über die von den Eisenbahnen zu entrichtende Abgabe:

Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden König von Preussen etc. etc. verordnen mit Zustimmung der Kammern was folgt:

§. 1. Von sämmtlichen Eisenbahn-Actiengesellschaften ist eine Abgabe zu entrichten, welche nach den näheren Bestimmungen dieses Gesetzes von dem Reinertrage der Eisenbahn-Unternehmungen erhoben wird.

Die Abgabe wird zuerst im Jahre 1854 von dem Reinertrage der Eisenbahnen in dem Betriebsjahre 1853 erhoben.

§. 2. Als Reinertrag der Eisenbahn-Unternehmungen (§. 1) ist derjenige Ertrag anzusehen, welcher nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, ferner des erforderlichen Beitrages zum Reservefonds, so wie der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der etwa gemachten Anleihen erforderlichen Beträge auf das verwendete Actien-Capital zur Vertheilung kommt.

Capitalien, für welche ein fester Zinssatz ohne Theilnahme an der Dividende angeordnet ist, werden hierbei, auch wenn sie durch Ausgabe sogenannter Prioritäts-Actien aufgebracht worden sind, zum Actien-Capital nicht gerechnet, sondern den Anleihen gleich geachtet.

§. 3. Die Abgabe ist für jede Eisenbahn nach dem in jedem einzelnen Jahre aufkommenden Reinertrage (§. 2) zu berechnen, und stuft sich nach der Höhe desselben dergestalt ab, dass von einem Reinertrage bis zu einschliesslich 4 Procent des Actien-Capitals $\frac{1}{40}$ dieses Ertrages;

bei einem höheren Reinertrage aber ausserdem und zwar: von dem Mehrertrage über 4 bis zu 5 Procent einschliesslich $\frac{1}{20}$ dieser Ertragsquote;

von dem Mehrertrage über 5 bis zu 6 Procent einschliesslich $\frac{1}{10}$ dieser Ertragsquote;

von dem Mehrertrage über 6 Procent $\frac{2}{10}$ dieser Ertragsquote zu entrichten sind.

Es beträgt hiernach für ein Actien-Capital von 10,000 Thalern:

wenn der Reinertrag dafür sich stellt auf	die an die Staats-Casse zu entrichtende Abgabe	der Ertrag, welcher den Actionären an Zinsen und Dividen- den verbleibt
Thlr.	Thlr.	Thlr.
100	2 $\frac{1}{2}$	97 $\frac{1}{2}$
200	5	195
300	7 $\frac{1}{2}$	292 $\frac{1}{2}$
400	10	390
450	12 $\frac{1}{2}$	437 $\frac{1}{2}$
500	15	485
550	20	530
600	35	565
650	35	615
700	45	655
750	55	695
800	65	735

und so weiter für jede 50 Thlr. Reinertrag 10 Thlr. Abgabe mehr.

§. 4. Auch diejenigen Eisenbahn-Gesellschaften, welche statutenmässig einen gewissen Antheil von dem über einen bestimmten Procentsatz des Actien-Capitals hinausgehenden Reinertrage dem Staate vorweg zu überlassen haben, unterliegen der Abgabe in der Art, dass dieselbe von dem nach Abzug des statutenmässigen Antheils des Staates, an die Actionäre zur Vertheilung kommenden Reingewinn nach der Bestimmung des §. 2 erhoben wird.

Die Erhebung der Abgabe von denjenigen Eisenbahnen, bei denen der Staat sich durch Uebernahme einer Zinsgarantie betheiligt hat, unterbleibt für die Jahre, in welchen in Folge der übernommenen Zinsgarantie, Zuschüsse aus der Staatscasse zu leisten sind.

§. 5. Der Betrag der zu entrichtenden Abgabe wird nach Ablauf eines jeden Betriebsjahres für jede Eisenbahngesellschaft, mit Berücksichtigung des von dem betreffenden Eisenbahn-Commissariate, für die unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, mit Berücksichtigung des von der betreffenden Verwaltungsbehörde einzureichenden Abschlusses, nach welchem die Berechnung der auf die Actien zu vertheilenden Zinsen und Dividenden erfolgt, von derjenigen Regierung, in deren Bezirk die Direction der bezüglichen Eisenbahngesellschaft ihren Sitz hat, — für diejenigen Eisenbahngesellschaften aber, deren Directionen ihren Sitz in Berlin haben, von dem General-Director der Steuern festgesetzt.

Der festgesetzte Betrag ist sodann innerhalb 6 Wochen nach der Behändigung der diesfälligen Zahlungsaufforderung an die Hauptcasse derjenigen Regierung, welche den Betrag der Abgabe festzusetzen hat, von den in Berlin ihren Sitz habenden Eisenbahndirectionen direct an die General-Staatscasse abzuführen.

Derjenigen Behörde, welche den Betrag der Abgabe festzusetzen hat, liegt auch deren executivische Einziehung ob, wenn eine solche nöthig werden sollte.

§. 6. Der Ertrag der Abgabe ist Behufs Amortisation der in dem Eisenbahn-Unternehmen angelegten Actien-Capitalien in der Art zu verwenden, dass mittels desselben Stamm-Actien der bezüglichen Gesellschaft im Wege des freien Verkehrs angekauft und die Zinsen und Dividenden, welche auf die angekauften Actien fallen, zu gleichen Zwecken benutzt werden.

Die angekauften Actien werden für immer ausser Curs gesetzt und bei der Hauptverwaltung der Staatsschulden niedergelegt.

§. 7. Die Bestimmungen der §§. 1—6 finden auf sämtliche, im Privat-Eigenthum befindliche Eisenbahnen Anwendung, so weit nicht für einzelne Bahnen durch Staatsverträge ein Anderes festgesetzt ist.

§. 8. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister sind mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Dass solche Beträge, welche deswegen nicht zur Vertheilung kommen, weil sie zur Deckung beschlossener Ausgaben reservirt werden, bei Berechnung der Abgabe nicht in Anschlag gebracht werden dürfen, versteht sich von selbst, ist aber auch ausdrücklich anerkannt worden durch die

Verfügung des Finanzministeriums an die Königl. Regierung zu Oppeln und abschriftlich zur Kenntnissnahme und Nachachtung an die Königl. Regierungen in Breslau, Liegnitz, Stettin, Potsdam, Frankfurt, Magdeburg, Erfurt, Cöln, Düsseldorf und Aachen, die Behandlung reservirter Ausgabebeträge bei Feststellung des abgabepflichtigen Reinertrages der Eisenbahnen betreffend, vom 27. Mai 1856 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1856, pag. 261 Nro. 197):

Auf den Bericht der Königl. Regierung vom 14. v. Mts. erachte ich es für unbedenklich, dass bei der Festsetzung der Abgabe von der N. N. Eisenbahn nach dem Reinertrage des Jahres 1855 die beiden in dem Bericht näher bezeichneten Beträge von resp. 36,000 Thlrn. und 19,260 Thlrn., welche noch nicht ausgegeben, sondern nur Behufs Deckung beschlossener Ausgaben reservirt worden sind, von der Summe des Reinertrags, nach welcher die Abgabe zu berechnen ist, abgesetzt werden. Es entspricht dies den bezüglichen gesetzlichen Vorschriften, indem nach §. 2 des Gesetzes vom 30. Mai 1853, die von den Eisenbahnen zu entrichtende Abgabe betreffend, als abgabepflich-

tiger Reinertrag derjenige Ertrag anzusehen ist, welcher nach Abzug der Kosten etc. auf das Actien-Capital zur Vertheilung kommt, von den in Rede stehenden Summen im Gesamtbetrage von 55,260 Thlrn. es aber feststeht, dass sie gegenwärtig nicht zur Vertheilung kommen, sondern Behufs Deckung von Ausgaben in Abzug gebracht werden. Die Freilassung solcher reservirten Ausgabebeträge erscheint auch für das finanzielle Interesse des Staates unschädlich, indem, wenn wirklich solche Beträge demnächst nicht die beschlossene Verwendung fänden und somit in der Folge sich ergäbe, dass in einem Jahre zu wenig als Dividende zur Vertheilung gekommen sei, die reservirte Summe nothwendig in der Folge entweder der Steuer verfällt, oder bei Erwerbung der Bahn in Folge der Actien-Amortisation dem Staate zum vollen Betrage zu Gute kommt.

Hiernach sind auch in Zukunft reservirte Ausgabebeträge gleich wirklich schon verausgabten Summen von dem abgabepflichtigen Reinertrage Behufs Berechnung der Abgabe abzusetzen.

Die Eisenbahnsteuer des Gesetzes vom 30. Mai 1853 wächst in so bedeutender Progression, dass sie bei einem Reinertrage von 10 Procent schon $10\frac{1}{2}$ Procent desselben, und bei einem Reinertrage von 16 Procent bereits $14\frac{1}{16}$ Procent desselben beträgt, während allerdings ein Reinertrag von 4 Procent nur $\frac{1}{40}$ oder $2\frac{1}{2}$ Procent abzugeben hat.

Bei der Eisenbahnsteuer tritt das merkwürdige Verhältniss ein, dass sie nicht, wie andere Steuern, zur Deckung der laufenden Bedürfnisse des Staates dient, sondern den ausgesprochenen Zweck hat, den Staat nach und nach zum Eigenthümer der Actien der im Privat-Eigenthum befindlichen Bahnen zu machen.

Ueber den Charakter der hier besprochenen Eisenbahnsteuer äussert sich ein Urtheil des Rheinischen Appellations-Gerichtshofes vom 7. Januar 1857 (in Sachen Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft c/a Fiscum) in folgender Weise:

„Nach §. 38 des Gesetzes vom 3. November 1838, so wie nach dem ganzen Inhalte des Gesetzes vom 30. Mai 1853 können darüber keine Zweifel bestehen, dass die Eisenbahnsteuer nicht die Natur einer Gewerbesteuer oder eines Surrogates derselben an sich trage, sondern dass sie vielmehr die Natur einer progressiven Einkommensteuer habe.“

Es muss zugegeben werden, dass die Eisenbahnsteuer keine

specifische Gewerbesteuer im Sinne des Gesetzes vom 30. Mai 1820 ist, indem die Eisenbahnen von einer solchen durch den Schlusssatz des §. 38 des Gesetzes vom 3. November 1838 ausdrücklich befreit werden. Die Charakterisirung „progressive Einkommensteuer“ ist aber nur dann eine richtige, wenn darunter eine Besteuerung des Einkommens (i. e. Reinertrages) des Unternehmens selbst verstanden wird. Von einer Besteuerung des aus dem Unternehmen fließenden Einkommens der Theilhaber (Actionäre) kann keine Rede sein, indem das Gesetz vom 3. November 1838 im Eingange des §. 38 die Abgabe ausdrücklich „von den Eisenbahnen“ (nicht von den Actionären) erhoben wissen will, auch das Gesetz vom 30. Mai 1853 die „Eisenbahn-Actiengesellschaften“ derselben unterwirft. Dass die Abgabe in einer Quote des den Actionären zufließenden Reinertrages (der zur Vertheilung kommenden Dividende) besteht, widerstreitet dieser Auffassung nicht, indem eine derartige Bemessung des Steuerbetrages in den von der Staatsregierung den Kammern in neuester Zeit vorgelegten Entwürfen zur Besteuerung der Actiengesellschaften überhaupt, adoptirt worden, und nichts desto weniger diese Abgabe als eine Gewerbesteuer (im weiteren Sinne des Wortes) — folglich als eine auf das Unternehmen selbst gelegte Steuer charakterisirt worden ist.

So viel steht also fest, dass auch die Eisenbahnsteuer als eine auf das Unternehmen gelegte Last anzusehen und überall da mit in Betracht zu ziehen ist, wo es sich von der Ermittlung des Netto-Ertrages einer Eisenbahngesellschaft dritten Personen gegenüber handelt.

ABSCHNITT II.

Von dem Verhältniss der Eisenbahnen zur Grundsteuer.

§. 144.

Die Eisenbahnen sind öffentliche Strassen und daher von der Grundsteuer befreit.

Grundsteuer-Gesetz für die westlichen Provinzen vom 21. Januar 1839 (Gesetz-Sammlung 1839, pag. 32):

§. 8. Von der Besteuerung ausgenommen sind alle dem Staate, den Provinzen, den Kreisen oder Gemeinden gehörige Grundstücke, in sofern sie zu einem öffentlichen Gebrauche bestimmt sind, insbesondere also: alle Gassen, Plätze, Brücken, Land- und Heerstrassen, Fahr- und Fusswege etc.

§. 9. Brücken, Kunststrassen, Eisenbahnen und schiffbare Canäle, welche mit Genehmigung des Staates von Privatpersonen zum öffentlichen Gebrauche angelegt sind, bleiben ebenfalls unbesteuert. Andere zum öffentlichen Gebrauche dienende Grundstücke haben daher keinen Anspruch auf Grundsteuerfreiheit, wenn sie sich im Privatbesitze befinden.

Das Gesetz vom 24. Februar 1850 (Gesetzsammlung 1850, pag. 62), betreffend die Aufhebung der Grundsteuerbefreiungen, lässt in seinem §. 2 die Grundsteuerfreiheit bestehen für

„die Brücken, Kunststrassen, Schienenwege der Eisenbahnen und
„schiffbaren Canäle, welche mit Genehmigung des Staates von Pri-
„vatpersonen oder Actiengesellschaften zum öffentlichen Gebrauch
„angelegt sind.“

Hiermit ist schon ausgesprochen, dass nicht das gesammte Grundeigenthum der Privat-Eisenbahnen von der Grundsteuer frei ist, sondern nur diejenigen Grundstücke, welche als zur öffentlichen Communicationsstrasse gehörig betrachtet werden können, wohin z. B. die Bahnhöfe und überhaupt alle Gebäude nicht gehören.

Dieser Grundsatz ist weiter entwickelt in dem

Rescript des General-Steuerdirectors vom 9. Dec. 1842 an die Regierung zu Oppeln (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1843, pag. 22 Nro. 38):

Der Königl. Regierung eröffne ich auf ihren Bericht vom 27. v. Mts., dass in Bezug auf die Besteuerung des Grundes und Bodens die Eisenbahnen wie die zum öffentlichen Gebrauch bestimmten Kunststrassen und öffentlichen Wege überhaupt behandelt werden müssen.

Es sind daher alle Grundstücke, welche für die mit Genehmigung des Staates angelegten, zum öffentlichen Gebrauch dienenden Eisenbahnen

a) zum Bahnkörper,

b) zu den nach §. 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 einzurichtenden neuen Communications- und Feldwegen, so weit diese zum öffentlichen Gebrauche bestimmt sind,

verwendet werden, so lange als sie diesen Zwecken dienen, steuerfrei zu stellen, ohne deshalb eine Entschädigung von den Unternehmern zu verlangen.

Auf die zum Transportgeschäft und zu Verwaltungs- etc. Zwecken und zu andern Zubehörungen der Eisenbahnen verwendeten Grundstücke darf jedoch diese Grundsteuerfreiheit nicht ausgedehnt werden, und sie ist für den Bahnkörper auf die Grundfläche beschränkt, welche die Bahn selbst bis zu den Böschungen der Gräben oder bis zu anderweitiger Einfriedigung einnimmt.

Wegen Vertheilung der Grundsteuer und Ausmittlung des hiernach wegfallenden Theiles der Grundsteuer von dem zu den Eisenbahn-Anlagen verwendeten Grund und Boden gelten die in der Verfügung vom 31. Mai 1832 III, 6163 gegebenen Vorschriften, und in Beziehung auf die ad Lit. b oben erwähnten Wege wird der Königl. Regierung Abschrift der am 30. April 1839 an die Königl. Regierung zu Merseburg gerichteten Verfügung (Anlage A) mitgetheilt, um sich nach derselben in vorkommenden Fällen zu achten.

Anlage A.

Von Seiten des Directoriums der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft ist die Frage in Anregung gebracht worden, in wiefern den, in Folge der Einrichtung der Eisenbahn, nach §. 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 von ihr herzustellenden neuen Communications- und Feldwegen und dem dazu verwendeten Grunde und Boden die Grundsteuerfreiheit zustehe. An sich kann es einem Bedenken nicht unterliegen, hinsichtlich der Besteuerung des zur Anlage öffentlicher Wege verwendeten Grundes und Bodens dieselben Grundsätze zu befolgen, welche in der Circular-Verfügung vom 31. Mai 1832 für den Fall der Einziehung von Grundstücken zum Chausseebau allgemein vorgeschrieben sind, indem der Umstand, dass die Herstellung solcher Wege durch die Einrichtung der Eisenbahn nöthig gemacht wird, darin eine Aenderung hervorzubringen nicht geeignet ist. Demzufolge wird in solchem Falle eine Vertheilung der Grundsteuer nach dem Verhältnisse, in welchem das Trennstück zu dem Hauptgrundstücke steht, erfolgen müssen, der auf das eingezogene Grundstück fallende Steuerbetrag während der Etatsperiode zum Abgange zu liquidiren und demnächst zur Absetzung vom Etat zu bringen, dasselbe Verfahren auch für den Fall zu beobachten sein, wo ein ganzes Grundstück zum Wegebau verwendet wird, indem alsdann von der auf dem ganzen Grundstück haftenden Steuer dasselbe gilt, was hinsichtlich der auf dem Trennstücke haftenden angeordnet ist; und endlich wird bei unbedeutenden Land-Einziehungen und wenn die auf das abzutretende Grundstück zu repartirende Steuer so gering ausfällt, dass sie nicht mehr in monatlichen Theilen zahlbar bleibt, von einem Dismembrations- und Steuervertheilungs-Verfahren, unter Vorbehalt diesseitiger Genehmigung, abzustehen sein.

Die Befreiung von der Grundsteuer darf indessen nur dem zur Anlage öffentlicher Wege verwendeten Grunde und Boden zugestanden werden, und zur Entscheidung der Frage, welche Wege anzuerkennen sind, dienen folgende bereits bei anderer Gelegenheit festgestellte Grundsätze:

- 1) Als öffentliche Wege sind (ohne Unterschied, ob sie in der Sprache

des gewöhnlichen Lebens als Landstrassen, Communications-, Gemeinde- oder Vicinalwege oder auf andere Weise bezeichnet werden) alle diejenigen zu betrachten, deren Gebrauch Jedermann freisteht.

- 2) Als Privatwege gelten die Wege, Triften, Fusssteige, welche nur für gewisse Grundeigenthümer oder für gewisse oder sämtliche Interessenten einer Gemeinheit bestimmt sind.
- 3) Leisten die Grundeigenthümer, über deren Grundstücke ein Weg geht, und diejenigen Nachbarn, welchen derselbe zum Gebrauch dient, auf das Privat-Eigenthum und die Ausschliessung Anderer von dem freien Gebrauch desselben Verzicht, so sollen, vorausgesetzt, dass wegen künftiger Unterhaltung eines solchen Weges kein Einspruch erhoben wird, wegen dessen Anerkennung als öffentlichen Weges keine Schwierigkeiten erhoben werden.
- 4) Bei einem Zweifel darüber, in wiefern ein Weg in polizeilichem Interesse als öffentlicher Weg zu behandeln sei, entscheidet der Landrath mit Vorbehalt des Recurses an die geordneten höheren Instanzen.

Privatwege, mögen sie einzelnen Grundbesitzern zuständig, oder das Eigenthum und der Gebrauch derselben mehreren Interessenten vorbehalten sein, unterliegen der Besteuerung.

Nach dieser Anleitung wird die Königl. Regierung sich im Stande befinden, über die Besteuerung der von der etc. Eisenbahngesellschaft eingerichteten Wege oder deren Befreiung von der Steuer zu entscheiden.

Wenn aus den hier vorliegenden, diesen Gegenstand betreffenden Verhandlungen des Landraths N. indessen hervorgeht, dass, zu den durch die Einrichtung der Eisenbahn nothwendig gewordenen Herstellungen von Trift- und Fahrwegen, von Seiten der Gesellschaft längs der Bahn ein Terrain acquirirt worden ist, welches nur den neuer Communicationswege bedürftig gewordenen Grundbesitzern zur Benutzung überlassen ist und sich im Eigenthum der Gesellschaft befindet, so wird diesem Terrain die Grundsteuerfreiheit so lange nicht zugestanden werden können, als die sub 3 gedachten Modificationen bei dessen Besitz und Benutzung nicht eingetreten sind.

Dass sämmtliche zu den Staatseisenbahnen gehörende Grundstücke ohne Ausnahme von der Grundsteuer frei sind, ergibt sich aus §. 8 des Gesetzes vom 21. Januar 1839, nach welchem diejenigen Grundstücke, „die dem Staate gehören und zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche bestimmt sind“, keine Grundsteuer zu entrichten haben. Ueberdies ist dieser Satz durch ein Rescript des Finanzministeriums vom 19. Juni 1850 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1850, pag. 251 Nro. 352) ausdrücklich anerkannt worden.

ABSCHNITT III.

Communal-Steuer-Pflichtigkeit der Eisenbahngesellschaften.

§. 145.

In wiefern die Grundstücke der Eisenbahngesellschaften nach der im vorigen Paragraphen gemachten Distinction der Grundsteuer überhaupt unterliegen, sind sie auch in den 6 östlichen Provinzen der Real-Communalsteuer und in den zwei westlichen (Rheinprovinz und Westphalen) den von den Gemeinden erhobenen Zuschlägen zur Grundsteuer unterworfen. Für die 6 östlichen Provinzen ist zu vergleichen das

Circular-Rescript der Ministerien des Innern und der Finanzen vom 16. August 1843 an sämtliche Oberpräsidenten, ausschliesslich derjenigen von Westphalen und der Rheinprovinz (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1843, pag. 233 Nro. 310):

Nichtbefreiung der Eisenbahngebäude von der Real-Communalsteuer:

Ew. etc. theilen wir hieneben Abschrift des heute dem Directorium der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft auf den Antrag wegen Befreiung von der Real-Communalsteuer ertheilten Bescheides zur gefälligen Kenntnissnahme mit (Anlage A).

Anlage A.

Das Directorium hat in der Eingabe vom 17. December v. J. aus der Allerh. Cabinetsordre vom 8. Juni 1834 (Gesetz-Sammlung 1834, pag. 87) den Anspruch auf Freiheit von der Real-Communalsteuer für die baulichen Anlagen auf dem Eisenbahnhofe herzuleiten versucht.

Es kann jedoch eine solche Freiheit von der Communalsteuer für die Eisenbahngebäude nicht anerkannt werden, so wie dieselbe auch anderwärts, z. B. bei den hiesigen Anlagen dieser Art, nicht gewährt worden ist.

Der Staat hat allerdings die Eisenbahnen in mancher wesentlichen Beziehung als Unternehmungen von grossem Interesse für das Gemeinwesen, begünstigt, dabei aber die Anlage der Bahn von dem Geschäfte des Betriebes ihrer Benutzung unterschieden, und daher die Befreiung von der Grundsteuer auf den eigentlichen Bahnkörper und diejenigen Anlagen beschränken müssen, welche unter allen Umständen nothwendige Theile und Zubehörungen der Eisenbahn als solcher bilden.

Denn nur auf diese kann die Analogie mit den zum öffentlichen Gebrauch bestimmten Kunststrassen und öffentlichen Wegen, welche dieser Befreiung zum Grunde liegt, angewendet werden.

Während sich die Eisenbahnen schon von diesen, den Kunststrassen und öffentlichen Wegen, im wesentlichsten Punkte dadurch unterscheiden, dass sie nur mittels besonders hierfür construirter Fuhrwerke, welche in der Regel der concessionirten Gesellschaft ausschliesslich zustehen, aber nicht, wie jene, von Jedem mit eigenem Vehikel benutzt werden können, gehört alles Uebrige, was dem Betrieb des Transportgeschäfts etc. und der Verwaltung des Unternehmens dient, eben deshalb dem speciellen Interesse der Gesellschaft an und kann eine mit jenen, den gemeinnützlichen, öffentlichen Strassen, analoge Behandlung nicht in Anspruch nehmen.

Der Betrieb fällt vielmehr in die Kategorie eines Gewerbes, dem eine Steuerfreiheit in diesem Sinne nicht zusteht.

Gehören nun die Eisenbahnen, auch von jenem Gesichtspunkte aus, zu den gemeinnützigen Anlagen, so würde von einer Anwendung der Allerh. Cabinetsordre vom 8. Juni 1834 auf sie nur in so weit die Rede sein können, als die Frage gestellt wird:

ob dieselben, so weit ihnen wegen ihrer Bestimmung zu öffentlichen Zwecken die Befreiung von der Staatsgrundsteuer gewährt ist, deshalb auch den örtlichen Communalsteuern nicht unterworfen sein sollen?

Die Allerh. Cabinetsordre entscheidet: „dass die Realverpflichtungen, welche vermöge des Communalverbandes geleistet worden sind, ferner geleistet werden sollen.“ Die Real-Communalsteuer, für welche der Magistrat jetzt den Beitrag nach dem Miethwerthe der errichteten Bahnhofgebäude, als von dem Objecte ihrer Veranlagung fordert, wird von dem gesammten Grundbesitz erhoben, und den wesentlichsten Theil derselben bildet die als Grundsteuer von diesem gesammten Grundbesitz an den Staat zu entrichtende Servissteuer.

Die Verpflichtung haftete also schon vor der Abtretung der den Bahnhof jetzt bildenden Grundfläche, als in jener Gesammtheit begriffen, auf derselben, und ward bisher aus dem Gesamt-Einkommen der Commune wirklich geleistet. Es kann mithin aus der Allerh. Cabinetsordre vom 8. Juni 1834 eine Befreiung von der Communalsteuer nicht hergeleitet werden.

Der Umstand, dass auf dieser Grundfläche sich bei der Abtretung keine steuerpflichtigen Gebäude befanden und dass sie erst durch die Errichtung des Bahnhofes und der dem Betriebe der Eisenbahn angehörenden Gebäude zur Steuer speciell beitragsend herangezogen wird, ist hiergegen für die Gesellschaft von keinem Belang; jeder andere Privatmann, der für Wohnung oder Gewerbe auf solchem oder anderm bisher unbebauten Grunde ein Gebäude errichtet, befindet sich in demselben Falle.

Wenn daher der Magistrat bei der Veranlagung des Real-Servises auf die Gebäude des Bahnhofes, zu welcher er sich in seinem Rechte befindet, diejenigen Anlagen und Bauten, welche unter allen Umständen nothwendige Theile und Zubehörungen der Eisenbahn als solcher bilden, ausgeschieden und dieselbe, wie nach der Eingabe vom 17. December v. J. angenommen werden

muss, auf die Betriebs- und Verwaltungsgebäude beschränkt hat, so ist damit einerseits die Befreiung von der Staatssteuer im richtigeren Maasse gewährt, andererseits in der Communalsteuer jede zulässige Rücksicht geübt worden.

Eine weitere oder gänzliche Befreiung des Bahnhofes respective der Gebäude von der Real-Communalsteuer . . . anzuordnen, müssen wir daher ablehnen.

Die Städte-Ordnung für die 6 östlichen Provinzen vom 30. Mai 1853 enthält die Bestimmung, dass „derjenige, welcher ohne in dem Stadtbezirke zu wohnen, daselbst Grundbesitz habe oder ein stehendes Gewerbe betreibe, dennoch verpflichtet sei, an denjenigen Lasten Theil zu nehmen, welche auf den Grundbesitz oder das Gewerbe, oder auf das aus jenen Quellen fliessende Einkommen gelegt seien“. Ferner legt die Städte-Ordnung dieselbe Verpflichtung den juristischen Personen auf, welche in dem Stadtbezirke Grundeigenthum besitzen oder ein stehendes Gewerbe betreiben.

Gleiche Bestimmungen enthalten die Städte-Ordnungen für die Rheinprovinz vom 15. Mai 1856 und für die Provinz Westphalen vom 19. Mai 1856.

Da auch die Eisenbahngesellschaften zu den „juristischen Personen“, welche zu den städtischen Lasten heranzuziehen sind, gehören, so sind sie nunmehr allerdings einer neuen Communalbesteuerung zu Gunsten der Städte unterworfen, während sie früher von allen persönlichen Abgaben und von jeder Einkommensteuer zum Besten der Gemeinden unzweifelhaft befreit waren (vergl. z. B. ein Rescript des Ministeriums des Innern vom 13. Januar 1845 im Min.-Blatt der innern Verwaltung 1845, pag. 3 Nro. 4).

Dieser neuen Gesetzgebung gegenüber ist jedenfalls auf den §. 49 in fine des Eisenbahngesetzes aufmerksam zu machen, nach welchem den Privat-Eisenbahngesellschaften eine angemessene Geldentschädigung ausdrücklich zugesichert wird, für den Fall, dass durch neue in dem Eisenbahngesetz weder festgesetzte noch vorbehaltene Bestimmungen eine Beschränkung ihrer Einnahmen oder eine Vermehrung ihrer Ausgaben herbeigeführt werden sollte.

Die neue Gesetzgebung enthält durchaus keine Angaben da-

rüber, in welcher Weise und von welchen Erträgen die Steuer zum Besten der Städte erhoben werden soll. Es haben daher auch hinsichtlich der Heranziehung der Eisenbahngesellschaften zu den städtischen Lasten zwischen den betreffenden Ministerien Verhandlungen stattgefunden, und es ist erlassen worden die nachstehende

Circular-Verfügung der Ministerien des Innern und der Finanzen an sämtliche Königl. Regierungen in den 6 östlichen Provinzen, die Heranziehung der Eisenbahngesellschaften zu den Communal-Abgaben betreffend, vom 29. September 1856 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1856, pag. 256 Nro. 189):

In Betreff der Frage, in welchen Communen und in welcher Weise die Eisenbahngesellschaften zu den Communal-Abgaben herangezogen werden dürfen, haben zwischen uns und dem Herrn Minister für Handel etc. Erörterungen stattgefunden, und diese zur Feststellung der folgenden Grundsätze geführt:

1) Den Stadtgemeinden steht gemäss dem §. 4 Absatz 3 der Städte-Ordnung vom 30. Mai 1853 die Befugniss zu, juristische Personen, also auch die Eisenbahngesellschaften, in Folge des Grundbesitzes und thatsächlichen Gewerbebetriebes der letzteren zu denjenigen Gemeindelasten heranzuziehen, welche auf den Grundbesitz oder das Gewerbe oder auf das aus jenen Quellen fliessende Einkommen gelegt sind. Den Eisenbahngesellschaften liegt demnach auch die Verpflichtung ob, zu den städtischen Communal-Einkommensteuern und den denselben beizuzählenden Communal-Abgaben beizutragen.

2) Da der Grundbesitz und der Gewerbebetrieb der Eisenbahngesellschaften auf der gesammten Länge der Bahn an jedem einzelnen Stationsorte eben so gut stattfindet, wie an dem Sitze der Centralverwaltung, so steht nicht allein derjenigen Commune, in deren Bereich die Direction der Gesellschaft ihr Domicil hat, sondern überhaupt allen Stadtgemeinden, in deren Bezirk eine Eisenbahnstation vorhanden ist, das Recht der Besteuerung der Gesellschaft zu.

3) Das gesammte Einkommen der Eisenbahngesellschaft ohne Unterschied, ob dasselbe aus dem inneren oder aus dem Transit-Verkehr herrührt, wird, in so weit es nicht zur Bestreitung der gesammten Ausgaben des ganzen Eisenbahn-Unternehmens, bestehend in den allgemeinen Betriebs- und Unterhaltungskosten der Bahn, den Kosten der Centralverwaltung etc. etc., verwandt wird, zur Besteuerung herangezogen. Der gesammte Reinertrag des Eisenbahn-Unternehmens bildet mithin das steuerbare Object.

4) Zur Feststellung des steuerpflichtigen Antheils jeder Station am gesammten Reinertrage der Bahn wird letzterer auf die einzelnen Stationen nach Maassgabe der bei denselben stattgehabten Brutto-Einnahmen aus dem inneren Verkehr vertheilt. Diese Brutto-Einnahme besteht aus der Gesamtsumme aller im eigenen Verkehr der betreffenden Eisenbahn in die Stations-

Cassen fließenden Personengelder, aller eben dahin gehörigen Frachtenbeträge für Güter und der jeder Station eigenthümlichen Neben-Einnahmen an Pachten, Miethen u. s. w. Bezeichnet man also beispielsweise den Gesamt-Reinertrag der Eisenbahn mit a, die Brutto-Einnahme aus dem inneren Verkehr der Eisenbahn mit b, die Brutto-Einnahme aus dem inneren Verkehr der Station N. dagegen mit c, so ist

$$\frac{a \times c}{b}$$

das steuerpflichtige Object für die Station N.

5) In jedem einzelnen Falle, wo eine Eisenbahngesellschaft zur Communalsteuer herangezogen werden soll, tritt zur Vermeidung von Weiterungen bei der Ausführung die Mitwirkung des betreffenden Eisenbahn-Commissariats bei Berechnung und Feststellung des steuerpflichtigen Einkommens ein.

Die Königl. Regierung hat hiernach die Magistrate ihres Verwaltungsbezirkes mit der erforderlichen Anweisung zu versehen.

Da die Städte-Ordnung für die Rheinprovinz vom 15. Mai 1856 und für die Provinz Westphalen vom 19. Mai 1856 im §. 4 wegen der Verpflichtung der juristischen Personen zur Theilnahme an den Gemeindelasten dieselben Vorschriften enthalten, wie die Städte-Ordnung für die 6 östlichen Provinzen, so ist obige Circular-Verfügung durch Erlass der Ministerien des Innern und der Finanzen vom 5. November 1856 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1856, pag. 257 Nro. 190) auch auf die Rheinprovinz und die Provinz Westphalen ausgedehnt worden.

Man muss es in der That bedauern, dass das Gesetz keine genaue Specialbestimmungen hat; denn es lässt sich in der That nicht leugnen, dass der obigen ministeriellen Verfügung erhebliche principielle Bedenken und sogar praktische Inconvenienzen entgegen stehen.

Zunächst fehlen die gesetzlichen Anhaltspunkte für die Annahme, dass die juristische Person einer Eisenbahngesellschaft irgendwo anders ihr Gewerbe betreibe, als an dem Orte ihres Domicils. Die einzelnen Stationen stehen zu der Central-Verwaltung der Eisenbahn in keinem andern Verhältniss als die einzelnen Stationen des Fuhr-Unternehmers zu diesem stehen. Auch der Fuhr-Unternehmer lässt an den einzelnen Orten durch seine Leute Billets, die zum Mitfahren berechtigen, verkaufen oder Verträge über

Beförderung von Gütern abschliessen, und doch geht aus der Beilage B sub K, b. zum Gewerbesteuergesetze vom 30. Mai 1820 hervor, dass das Gesetz die Fuhr-Unternehmungen als ein einziges Gewerbe betrachtet, indem es dieselben nur einer einfachen Gewerbebesteuerung je nach der Zahl der verwendeten Pferde unterwirft.

Wollte man aber auch den Gewerbebetrieb Seitens der Eisenbahn-Gesellschaften ausserhalb ihres Domicils annehmen, so würde derselbe nicht bloss an den Stations-Orten, sondern auf der ganzen Länge der Bahn Statt finden. Den Maassstab für den Gewerbebetrieb innerhalb eines Stadtbezirks könnte nur die innerhalb desselben durchfahrene Strecke abgeben. Bei dem durch das Ministerial-Rescript eingeführten Berechnungsmodus würde sogar der im Stadtbezirke liegende Grundbesitz der Eisenbahngesellschaften (abgesehen natürlich von den Grundsteuerzuschlägen oder dergl.) einer Stadt keine Steuer im Sinne der Städte-Ordnung verschaffen, wenn nur, was häufig eintritt, der Bahnhof oder die Station ausserhalb des Stadtbezirks liegt, und doch soll auch das aus dem Grundbesitze fliessende Einkommen zum Besten der Städte versteuert werden!

Wenn aber der erste Stationsort ausserhalb des Bezirks derjenigen Stadt läge, in welcher die Eisenbahngesellschaft ihr Domicil hat, so müsste nach den Grundsätzen des Ministerial-Rescripts diese Stadt gar keinen Antheil an der Steuer erhalten!

Auch aus folgender Betrachtung ergibt es sich, dass die Einnahme an den Stationen keinen Maassstab abgeben kann. Denke man sich z. B. zwischen den Städten A. und B. eine Eisenbahn, die ihre Haupt-Einnahme aus dem Transport eines massenhaft von A. nach B. versendeten Artikels X, und eines andern von B. nach A. eben so massenhaft versendeten Artikels Y zöge. Bestände nun der Handelsgebrauch, den Artikel X *franco* zu versenden, bei dem Artikel Y aber die Fracht von dem Empfänger zahlen zu lassen, so würde bei der Berechnung der Communalsteuer die ganze Einnahme der Stadt A. zu Gute kommen, und die eben so stark betheiligte Stadt B. leer ausgehen.

Endlich veranlasst die Art und Weise, wie der Brutto-Ertrag des innern Verkehrs bei der Berechnung in Anschlag gebracht wird, erhebliche Bedenken. Der ganze Reinertrag des Unternehmens wird ausdrücklich als das steuerbare Object hingestellt, und die Quote nach dem Verhältniss zwischen dem Brutto-Ertrage der betreffenden Station aus dem innern Verkehr und der Brutto-Einnahme der Eisenbahn wiederum aus ihrem innern Verkehr berechnet. Hierin möchte eine unzulässige Veränderung der Quote zu finden sein. Will man überhaupt den innern Verkehr berücksichtigen, so kann auch nur der ratirliche Antheil des Reinertrages, welcher auf den innern Verkehr zu rechnen ist, als das steuerbare Object hingestellt werden; findet man letzteres aber in dem Gesamt-Reinertrage des Unternehmens, so muss consequenter Weise die zu besteuernde Quote (ohne Rücksicht auf den innern oder auswärtigen Verkehr) auch nach dem Verhältnisse des Brutto-Ertrages der betreffenden Station zu dem Gesamt-Brutto-Ertrage des ganzen Eisenbahn-Unternehmens festgestellt werden.

Wir wollen nunmehr den Versuch machen, zu Grundsätzen hinsichtlich einer principiellen Vertheilung der hier zur Sprache kommenden Communalsteuer zu gelangen, und zwar unter Zugrundelegung der Voraussetzung, dass die Eisenbahngesellschaft nur an dem Orte ihres Domicils ein Gewerbe treibt.

Die juristischen Personen sollen an denjenigen Lasten Theil nehmen, welche in den einzelnen Stadtbezirken, die von ihnen berührt werden, 1) auf den Grundbesitz, 2) auf das Gewerbe, 3) auf das aus beiden Quellen fließende Einkommen gelegt sind.

ad 1) Die für die Eisenbahngesellschaften theilweise bestehende Grundsteuerfreiheit ist nirgends aufgehoben worden, und so können sie auch der Grund- oder Realsteuer zum Besten der Städte nur in sofern unterworfen werden, als ihre Grundstücke überhaupt einer Grundsteuer unterliegen.

ad 2) Die Gewerbesteuer fällt für Eisenbahngesellschaften gänzlich weg, weil der §. 38 in fine des Gesetzes vom 3. November 1838 sie ausdrücklich von der Entrichtung „einer Gewerbesteuer“ befreit.

ad 3) Dagegen fließt ihr Einkommen im Wesentlichen nur aus ihrem Grundbesitz und aus ihrem Gewerbe- oder Geschäftsbetriebe. Da das Gewerbe nach der hier angenommenen Voraussetzung nur an dem Orte ihres Domicils betrieben wird, so kann auch das aus ihm fließende Einkommen nur an diesem Orte der Communal-Besteuerung unterliegen, und man muss daher den Reinertrag (das Einkommen der Gesellschaften) in zwei Theile zerlegen, von denen der eine das Einkommen aus dem Grundbesitz, der andere das Einkommen aus dem Gewerbe-Betriebe repräsentirt.

Eine ähnliche Theilung des Reinertrages kennt das Eisenbahngesetz (cfr. Capitel X dieses Buches) bei der Ermittlung des Bahngeldes, indem dort der Reinertrag nach Verhältniss der

auf die Bahn und deren Zubehör

und auf das Fahr- und Transport-Unternehmen nebst dem dazu gehörigen Inventar

verwendeten Anlage-Capitalien getheilt werden soll.

Nicht schwieriger würde eine Theilung des Reinertrages nach Verhältniss der

auf den gesammten Grundbesitz (inclusive Gebäude) und auf den gesammten beweglichen Besitz der Eisenbahngesellschaften

verwendeten Anlage-Capitalien sein.

Man kann also diejenige Quote des Reinertrages ermitteln, welche als Einkommen aus dem Grundbesitz, und diejenige Quote, welche als Einkommen aus dem Gewerbe- oder Geschäftsbetriebe angesehen werden darf.

Ob man hierbei den ganzen Reinertrag oder nur den auf den innern Verkehr zu rechnenden Theil desselben in Anschlag bringen muss, ist fraglich; wir glauben jedoch das Erstere, da es principiell keinen Unterschied machen kann, ob z. B. die Fracht für den Transport, der doch immer auf der Bahn selbst erfolgt, auswärts erhoben wird oder nicht.

Diejenige Stadt, in welcher die Eisenbahngesellschaft domicilirt ist, zieht nun (natürlich nur dann, wenn sie überhaupt auch sonst eine Einkommensteuer erhebt) die ganze Quote des Reinertrages,

welcher auf den Geschäftsbetrieb zu rechnen ist, zur Einkommensteuer heran und ausserdem von der andern auf den Grundbesitz fallenden Quote einen natürlichen Antheil, welcher durch das Verhältniss der Erwerbs- und Anlagekosten des im Stadtbezirke liegenden Immobilienvermögens der Eisenbahngesellschaft zu dem auf ihr gesamtes Immobilienvermögen verwendeten Theile des Anlagecapitals bestimmt wird.

Betrage z. B. der Gesamt-Reinertrag 3 Millionen Thaler. Von diesen 3 Millionen seien 2 Millionen als Einkommen aus dem Grundbesitz, eine Million aber als Einkommen aus dem Gewerbe zu betrachten; ferner betrage der Grundbesitz innerhalb der Stadt des Domicils der Gesellschaft $\frac{1}{20}$ des gesamten Immobilienvermögens, so würde die betreffende Stadt zur Einkommensteuer heranziehen: 1) Eine Million 2) $\frac{1}{20}$ von 2 Millionen oder 100,000 Thaler.

Die andern von der Bahn berührten Städte dagegen würden (natürlich auch hier wieder nur dann, wenn sie überhaupt eine Einkommensteuer erheben) zu derselben eine Quote der zwei Millionen heranziehen, welche durch das Verhältniss des Betrages des innerhalb ihres Bezirks liegenden Immobilienvermögens zu dem Betrage des gesamten Immobilienvermögens der Gesellschaft bestimmt werden müsste.

Wollte man aber annehmen, das Gewerbe werde nicht bloss an dem Orte des Domicils der Gesellschaft betrieben, so müsste man doch den Betrieb desselben an jedem Punkte der ganzen Bahn zugeben. Bei dieser Annahme würde die praktische Ausführung des Gesetzes an der Unmöglichkeit scheitern, den richtigen Maassstab der Vertheilung zu finden; denn wenn auch der Natur der Sache nach nur die innerhalb des betreffenden Stadtbezirks liegende Bahnstrecke in Betracht kommen kann, so gibt doch die Länge derselben keinen allgemein richtigen Anhalt, da bekanntlich auf den meisten Eisenbahnen die Frequenz der einzelnen Strecken (d. h. der Umfang des auf ihnen Statt findenden Gewerbebetriebes) nicht gleichmässig ist.

Nach dem Gesetz vom 15. Mai 1856 Art. 8 (Gesetz-Samml.

pag 437) und nach §. 60 der Landgemeinde-Ordnung für Westphalen vom 19. März 1856 (Gesetz-Sammlung pag 283) ist auch den Landgemeinden in der Rheinprovinz und in Westphalen das Recht verliehen, die juristischen Personen zur Besteuerung heranzuziehen, und es gilt hinsichtlich der Berechnung der Steuer das bisher Gesagte auch für diese Landgemeinden.

CAPITEL XIII.

Von den Amtsbefugnissen der Aufsichts- behörden den Eisenbahngesellschaften gegenüber.

§. 146.

Abgesehen von den für die Begründung der Gesellschaften, die Expropriation und den Bau der Bahn bestehenden Bestimmungen enthält das Eisenbahngesetz für das Verhältniss zwischen dem Staate und den Gesellschaften folgende Vorschriften :

a) Nach §. 4 sind die Verhältnisse der Construction der anzuwendenden Fahrzeuge (also namentlich der Lokomotiven) an die Genehmigung des Handelsministeriums gebunden. In wiefern das Handelsministerium seine Befugnisse durch die Eisenbahn-Commissariate ausüben lässt, darüber ist zu vergleichen oben §. 107.

b) §. 6 verlangt für die Emission von Actien über die ursprünglich festgesetzte Zahl hinaus die landesherrliche Genehmigung und für die Aufnahme von Gelddarlehen (womit jedoch der Kauf auf Credit nicht gleichgestellt wird) die Genehmigung des Handelsministeriums, welches dieselbe an die Bedingung eines festzustellenden Zins- und Tilgungsfonds zu knüpfen befugt ist.

Prioritäts-Obligationen gehören an und für sich zu der Kategorie der Gelddarlehen, da sie nur zu einem festen Zinsfuss und

ohne Antheil am Gewinn emittirt werden, die Inhaber mithin den Gesellschaften gegenüber nicht als Theilhaber der Unternehmung, sondern nur als Gläubiger zu betrachten sind. Sofern aber die Prioritäts-Obligationen auf jeden Inhaber lautend emittirt werden, unterliegt nach dem Gesetze vom 17. Juni 1833 deren Ausstellung und Inumlaufsetzung der landesherrlichen Genehmigung.

c) Nach §. 7 kann die Gesellschaft Grundstücke nur mit Genehmigung der Regierung veräußern, während sie hinsichtlich des Erwerbes von Grundstücken an keine Genehmigung gebunden ist; vergl. oben §. 86.

d) §. 20: „Für alle Entschädigungs-Ansprüche, welche in Folge der Bahn-Anlage an den Staat gemacht, und entweder von der Gesellschaft selbst anerkannt, oder unter ihrer Zuziehung gerichtlich festgestellt worden, ist die Gesellschaft verpflichtet.“

e) Nach §. 22 darf die Bahn dem Verkehr nicht eher eröffnet werden, als nach vorgängiger Revision der Anlage von der Regierung (nunmehr auch vom Eisenbahn-Commissariat respective Handelsministerium) die Genehmigung dazu ertheilt ist; vergl. oben §. 86 und 104.

f) Die Bahnpolizei wird zwar von der Gesellschaft gehandhabt, jedoch nach einem darüber von dem Handelsministerium zu erlassenden Reglement, welches zugleich das Verhältniss der mit der Ausübung der Bahnpolizei beauftragten Beamten der Gesellschaft festsetzt (§. 23 des Eisenbahngesetzes).

Dass ausserdem die Gesellschaft verbunden ist, die allgemeinen Polizeigesetze und Verfügungen überhaupt zu beachten, haben wir bereits an einer anderer Stelle bemerkt. Es ist aber noch darauf aufmerksam zu machen, dass die Handhabung der Polizei überhaupt, so weit sie das Eisenbahnwesen in specie betrifft, dem Handelsministerium respective seiner Unterbehörde (dem Eisenbahn-Commissariate) übertragen ist. Hiernach erscheinen die Gesellschaften verpflichtet, auch den für einzelne Fälle erlassenen Verfügungen der Behörden nachzukommen, so weit dieselben einen polizeilichen Charakter tragen, und zwar besteht diese Verpflichtung auch für den Fall, wo durch die Befolgung ein Schaden er-

wächst, dessen Vergütung jedoch nach allgemeinen Grundsätzen auf gerichtlichem Wege festgesetzt wird.

g) §. 24: „Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn nebst „den Transport-Anstalten fortwährend in solchem Stande zu erhalten, dass die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne; „sie kann hierzu im Verwaltungswege angehalten werden.“

h) Nach §. 34 ist die Gesellschaft verpflichtet, über alle Theile ihrer Unternehmung genaue Rechnung zu führen und hierin die ihr von dem Handelsministerium zu gebende Anweisung zu befolgen, auch die Rechnung alljährlich einzureichen.

i) Ueber die Frage, in wie weit die Gesellschaften den Verfügungen des Ministeriums hinsichtlich ihrer Verpflichtung „den Betrieb, so weit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen“ unterworfen sind, und überhaupt über das Verhältniss zur Postverwaltung vergl. das Capitel VIII.

k) Von der Besteuerung handeln die §§. 38—41. Vergl. das vorhergehende Capitel.

l) §. 42: „Dem Staate bleibt vorbehalten, das Eigenthum der „Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen.

„Hierbei ist, vorbehaltlich jeder anderweiten, hierüber durch „gütliches Einvernehmen zu treffenden Regulirung, nach folgenden „Grundsätzen zu verfahren:

1) „Die Abtretung kann nicht eher als nach Verlauf von 30 „Jahren von dem Zeitpunkte der Transport-Eröffnung an, gefordert werden.

2) „Sie kann ebenfalls nur von einem solchen Zeitpunkte an „gefordert werden, mit welchem zufolge des §. 31 eine neue Festsetzung des Bahngeldes würde eintreten müssen.

3) „Es muss der Gesellschaft die auf Uebernahme der Bahn „gerichtete Absicht mindestens ein Jahr vor dem zur Uebernahme „bestimmten Zeitpunkte angekündigt werden.

4) „Die Entschädigung der Gesellschaft erfolgt sodann nach „folgenden Grundsätzen:

- a) „Der Staat bezahlt an die Gesellschaft den fünfundzwanzig-
„fachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an
„sämmliche Actionäre im Durchschnitt der letzten fünf
„Jahre ausbezahlt worden ist.
- b) „Die Schulden der Gesellschaft werden ebenfalls vom Staate
„übernommen und in gleicher Weise, wie dies der Gesell-
„schaft obgelegen haben würde, aus der Staatscasse berich-
„tigt, wogegen auch alle etwa vorhandene Activ - Forde-
„rungen auf die Staatscasse übergehen.
- c) „Gegen Erfüllung obiger Bedingungen geht nicht nur das
„Eigenthum der Bahn und des zur Transport-Unternehmung
„gehörigen Inventariums sammt allem Zubehör auf den Staat
„über, sondern es wird demselben auch der von der Ge-
„sellschaft angesammelte Reservefonds mit übereignet.
- d) „Bis dahin, wo die Auseinandersetzung mit der Gesell-
„schaft nach vorstehenden Grundsätzen regulirt, die Ein-
„lösung der Actien und die Uebernahme der Schulden er-
„folgt ist, verbleibt die Gesellschaft im Besitze und in der
„Benutzung der Bahn.“

Nach den sonst in Preussen geltenden Grundsätzen wird bei einer solchen Uebernahme der Bahn die Mitwirkung der Gerichte nur in sofern eintreten, als über den Betrag der Entschädigung gestritten wird.

Man sieht, die Existenz der Privat-Eisenbahngesellschaften ist in Preussen nur für eine verhältnissmässig nicht lange Dauer garan- tirt. Dazu kommt, dass der Staat in vielen Fällen im Stande sein wird, das Eigenthum der Eisenbahnen schneller und billiger zu er- werben, als er dies nach §. 42 kann. Hierzu gehört z. B. die bei manchen Bahnen statutenmässig vorgesehene Amortisation *al pari* (cfr. Einleitung §. 83), ferner das dem Staate bei einigen Bahnen, an deren Anlage-Capital er sich betheiligt hat, zustehende Präci- pium am Reinertrage, und endlich bei allen Bahnen der Ertrag der Eisenbahnsteuer, welcher gesetzlich zum Ankaufe von Eisen-

bahn-Actien verwendet werden soll, so dass also die Gesellschaften die Mittel zur Abkürzung ihrer Existenz selbst liefern müssen.

m) §. 43: „Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlasst werden, kann die Gesellschaft vom Staate einen Ersatz nicht in Anspruch nehmen.“

n) Eine äusserst bedenkliche Bestimmung enthält der §. 47 in folgender Disposition: „Die ertheilte Concession wird verwirkt und die Bahn mit den Transportmitteln und sämmtlichem Zubehör für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert, wenn diese eine der allgemeinen oder besondern Bedingungen nicht erfüllt und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer endlichen Frist von mindestens drei Monaten ohne Erfolg bleibt.“

Bei dieser Disposition des §. 47 vermisst man jede Angabe darüber, wer die Verwirkung der Concession auszusprechen und die Versteigerung der Bahn etc. anzuordnen habe? Ist hierzu ein landesherrlicher Erlass oder nur eine Verfügung des Ministeriums oder aber richterliches Erkenntniss erforderlich? Wir glauben das letztere. Man kann den §. 47 nur unter zwei Gesichtspunkten auffassen: entweder als Strafe, oder als Auflösung eines Vertragsverhältnisses wegen Nichterfüllung der Bedingungen. In beiden Beziehungen erscheint das Richteramt competent.

o) Schliesslich hat der Staat nach §. 46 das Aufsichtsrecht über die Eisenbahngesellschaften. Vermöge dieses Aufsichtsrechts sind jedoch keineswegs die Verwaltungen der Gesellschaften den Anordnungen des Handelsministeriums und der Commissariate wie untergeordnete Behörden unterworfen. Allerdings räumen die Gesetze in vielen Punkten den Staatsbehörden ein directes Eingreifen in die Verwaltung ein; — indessen sind dies Ausnahmen von der grundsätzlich freien Verwaltung der Gesellschaften, die sich nimmermehr aus dem blossen Aufsichtsrechte herleiten lassen. Letzteres kann vielmehr nur das Recht der Staatsbehörden bedeuten, von Allem, was im Innern der Verwaltung der Eisenbahnen geschieht, von allen Einrichtungen und Resultaten Kenntniss zu nehmen, damit der Staat zur Wahrung seiner eigenen und der von ihm mit vertretenen Interessen Anderer (der Actionäre — des

Publikums) in die Lage komme, diejenigen Maassregeln zu ergreifen, welche ihm specielle Gesetze oder Vertragsbestimmungen an die Hand geben. Für die Gesellschaften aber enthält das Aufsichtsrecht an sich nur die Pflicht, den Organen des Staats fortwährend vollständige Kenntnissnahme von allen Handlungen der Verwaltung zu gestatten.

Die obige Zusammenstellung enthält nur die dem Staate den Eisenbahngesellschaften gegenüber schon gesetzlich zustehenden Rechte; ausserdem erleidet aber der Grundsatz der freien Verwaltung meistens durch die Statuten noch andere weit bedeutendere Beschränkungen. Namentlich wird in neuerer Zeit fast jede einigermassen erhebliche Einrichtung der Verwaltung an die Zustimmung des Ministeriums gebunden (z. B. Fahrpläne und Tarife), und der directen Vorschriften, welche das Ministerium in Beziehung auf die Verwaltung geben kann, sind so viele, dass der Grundsatz der freien Verwaltung fast nur noch einen theoretischen Werth behalten hat.

§. 147.

Wir kommen nunmehr zu der Frage, welche Zwangsmittel den Staatsbehörden zu Gebote stehen, um die Befolgung ihrer Verfügungen gegen die Gesellschaften durchzusetzen? Nach unserer Meinung wird das Eisenbahnwesen durch das Gesetz vom 3. November 1838, als durch ein Specialgesetz, in dieser Beziehung vollständig und erschöpfend geregelt, und es kann hiernach von keinem weiteren Zwange die Rede sein, als von demjenigen, welcher durch dieses Gesetz selbst autorisirt wird. Nach §. 47 desselben wird, sobald die Gesellschaft nicht nur eine der allgemeinen, sondern auch eine der besondern (d. h. durch das Statut) übernommenen Bedingungen nicht erfüllt, und eine gestellte 3monatliche Frist verstrichen ist, die Concession verwirkt, und ihr Eigenthum zwangsweise versteigert. Entspricht also eine Verfügung der Behörden den Bedingungen des Gesetzes oder der Statuten, so genügt wahrlich der §. 47 des Eisenbahngesetzes vollkommen, um ihre Erfüllung zu sichern; geht die Verfügung aber über die Grenzen der den Gesellschaften auferlegten Bedingungen hinaus, so sind diesel-

ben vollkommen in ihrem Rechte, sich auf ihr grundsätzlich unbeschränktes Verwaltungsrecht zu berufen und die Erfüllung zu verweigern. Bedenkt man, welch' eine ungeheuere Verantwortlichkeit auf den Directionen haftet, wenn sie durch ihre Renitenz die zwangweise, für das Vermögen der Actionäre verderbliche Versteigerung der Bahn etc. veranlassen, so kann man unmöglich annehmen, dass jedem nur einigermaassen zu rechtfertigenden Ansinnen der Staatsregierung auf die Dauer Widerstand entgegengesetzt werden könnte.

Allerdings gewährt der §. 47 in solchen Fällen, wo Gefahr im Verzuge ist, keinen Schutz; aber der Gesetzgeber von 1838 hat nicht daran gedacht, dass ein weiterer Zwang nöthig sei, sonst würde er denselben wenigstens erwähnt haben, und der Umstand, dass der Gesetzgeber extreme Fälle, die vielleicht niemals sich ereignen, übersehen hat, kann nicht zu einer Erweiterung seiner Bestimmungen führen. Wo die öffentliche Sicherheit dringend ein sofortiges Einschreiten verlangt, z. B. wenn eine Gesellschaft durch Nichtbeachtung der sicherheitspolizeilichen Vorschriften das Leben der Reisenden gefährdete, da würde am Ende die polizeiliche Autorität auch in der *salus publica* die *suprema lex* finden und zu finden berechtigt sein. Für solche Fälle kann überhaupt kein Gesetz gegeben werden, eben so wenig, wie sich die Befugnisse der Behörden bei öffentlichen Calamitäten, z. B. Feuers-, Wassers- oder Kriegsnoth, gesetzlich erschöpfend bestimmen lassen. Aber kein Gesetz existirt, welches die Behörden des Eisenbahnwesens (Handelsministerium und Commissariat) zu einem administrativen Zwange gegen eine Eisenbahngesellschaft, oder gar gegen die Personen ihrer Directoren berechtigte.

§. 148.

Nichts desto weniger werden ganz andere Zwangsrechte gegen die Eisenbahngesellschaften in Preussen in Anspruch genommen, wie dies hervorgeht aus der

Verfügung des Ministeriums für Handel etc. an das Königl. Eisenbahn-Commissariat zu N., abschriftlich zur Kenntnissnahme an sämtliche Königl. Regierungen, die Voll-

streckung von Strafbefehlen der Eisenbahn-Commissariate gegen die Eisenbahngesellschaften betreffend, vom 8. October 1853 (Min.-Blatt d. inn. Verw. 1853 pag. 247 Nro. 206):

Dem Königl. Eisenbahn-Commissariat eröffne ich auf den Bericht vom 5. vor. Monats, dass die Direction der N. Eisenbahngesellschaft zu der verweigerten Vorlage von Bauplänen im Wege der *executio ad faciendum* durch Androhung und event. Festsetzung von Geldstrafen bis zum Betrage von 100 Thlr. gegen jedes einzelne Directionsmitglied anzuhalten ist, indem es kein Bedenken leidet, dass die Eisenbahn-Commissariate vermöge des ihnen zustehenden Aufsichtsrechts befugt sind, die ihnen nöthig scheinende Auskunft, solche möge mit der Vorlage von Schriftstücken und Plänen verbunden sein oder nicht, von den ihnen untergebenen Eisenbahngesellschaften zu erfordern, und, sowohl für den Fall gänzlicher Weigerung, als auch für den Fall blosser Säumigkeit in Erfüllung der desfallsigen Verbindlichkeit, gegen die betreffenden Gesellschafts-Organe, in Gemässheit des §. 20 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 und des §. 48 Nro. 2 der Beilage zu der Instruction für die Regierungen vom 17. October 1817 durch den Erlass von Strafbefehlen bis zur Summe von 100 Thlr., deren Wiederholung event. vorbehalten bleibt, vorzugehen.

Was jedoch die Vollstreckung derartiger Geldstrafen betrifft, so muss dieselbe, da den Eisenbahn-Commissariaten hierzu keine Organe zur Verfügung stehen, durch Requisition der Königlichen Regierungen, beziehungsweise in Berlin des Königl. Polizei-Präsidiums bewirkt werden.

Das Königl. Commissariat hat hiernach zu verfahren, und über den Erfolg der in vorliegendem Falle ergriffenen Maassnahmen demnächst Anzeige zu machen.

§. 149.

Welche Bedeutung das dem Eisenbahn-Commissariate beziehungsweise dem Handelsministerium vindicirte Recht habe, wird durch die Mittheilung einiger praktischen Fälle anschaulich.

Das Handelsministerium verlangte von einer in der Rheinprovinz domicilirten Eisenbahngesellschaft die Einrichtung eines gewissen Zuges und drohte für den Fall der Nichtbefolgung jedem einzelnen Mitgliede der Direction eine Geldstrafe von 100 Thlr. für jeden ausfallenden Zug an. Auf Veranlassung des Ministeriums beauftragte die betreffende Bezirksregierung die Steuercasse, wegen zweier ausgefallenen Züge von jedem einzelnen Mitgliede eine Geldstrafe von 200 Thalern einzutreiben. Die Steuercasse erliess einen Zahlungsbefehl etc.; hiergegen legten die Directoren Ein-

spruch an das Gericht ein, mit welchem sie die Aufhebung des Zahlungsbefehls etc. verlangten, indem sie die Befugniss zum Erlass eines Strafbefehls bestritten. Es wurde jedoch Seitens der Behörde der Competenzconflict erhoben und derselbe durch ein Erkenntniss des „Gerichtshofes zur Entscheidung der Competenzconflicte“ vom 22. Mai 1852 (cfr. Justiz-Ministerialblatt 1852 pag. 243 Nro. 69) für begründet erklärt — im Wesentlichen aus folgenden Gründen:

„Dem Staat stehe das Recht der Aufsicht über sämtliche Eisenbahnen zu. Er übe dasselbe durch das Handelsministerium aus. Insbesondere sei jede Eisenbahngesellschaft verpflichtet, ihren Betrieb, so weit die Natur desselben es gestatte, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen (§. 46. 36 des Eisenbahngesetzes). In Beziehung auf die N.N. Eisenbahn sei in den Statuten dem Ministerium noch besonders und ausdrücklich die Genehmigung und, damit das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf andern Bahnen gesichert werde — auch die Abänderung der Fahrpläne vorbehalten. Das Ministerium sei hiernach befugt gewesen, die Abänderung des Fahrplanes vorzuschreiben und die Befolgung seiner Verfügung durch eine Strafandrohung zu erwirken. Es bleibe dem Ermessen der Aufsichtsbehörde überlassen, sowohl gegen die Direction als Vertreterin der Gesellschaft, als gegen die Personen der einzelnen Mitglieder der Direction mit Strafmaassregeln einzuschreiten. . . . Aus der Gesetzlichkeit der von der Aufsichtsbehörde erlassenen Strafverfügungen folge ferner das Recht, diese zu vollstrecken. Die Höhe der Strafe überschreite das gesetzliche Maass nicht.“

In vorstehender Begründung finden wir Manches, was wir für nicht zur Sache gehörig erachten, und vermissen dagegen wesentliche Momente. Ob das Ministerium befugt war, die Abänderung des Fahrplans zu verfügen, oder nicht, ist bei der Beurtheilung der Competenz, bei der Beantwortung der Frage, ob der Rechtsweg gegen eine administrative Strafandrohung des Ministeriums zulässig sei — völlig gleichgültig. Daraus, dass das Ministerium die Befugniss hat, die Abänderung des Fahrplans zu verlangen, folgt noch keineswegs von selbst das Recht, im Falle der Renitenz

Strafen zu verhängen, und dies um so weniger dann, wenn die erwähnte Befugniss ihm nur durch die Statuten, also durch vertragsmässige oder wenigstens vertragsähnliche Bestimmungen gegeben wird.

Es waren vielmehr folgende Fragen zu beantworten: 1) Hat ein Ministerium überhaupt das Recht, auf dem Wege der *executio ad faciendum* die Befolgung seiner Verfügungen durch administrative Strafandrohung zu erzwingen? 2) Wird dem Handelsministerium dieses Recht durch irgend ein Gesetz gerade den Eisenbahngesellschaften gegenüber gegeben? 3) Ist im Falle der Verneinung der beiden ersten Fragen, dem hiernach mit Unrecht in Strafe Genommenen der Recurs an die Gerichte verstattet? Wären aber alle drei Fragen im Sinne des Ministeriums entschieden worden, dann würde noch die vierte (gar nicht zur Erörterung gekommene) Frage haben beantworten werden müssen, ob nämlich der administrative Zwang, die *executio ad faciendum* gegen die Corporation selbst, oder gegen die Personen der Vorstandsmitglieder persönlich zu richten sei? Der Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenzconflicte hat ohne die Angabe eines Grundes angenommen, es stehe in dem Belieben des Ministeriums, ob es gegen die Corporation, oder gegen die Personen der Vorsteher einschreiten wolle. Es würde interessant gewesen sein, zu erfahren, welche juristischen Gründe zur Motivirung dieser Ansicht beizubringen sind.

§. 150.

Ein zweiter Fall ist noch prägnanter. Auf Grund des Rescripts vom 11. Januar 1851, welches wir aus den §. 117 dieses Buches entwickelten Gründen für unverbindlich halten, wurde von einer Eisenbahngesellschaft verlangt, sie solle bis zum 15. eines jeden Monats die Einnahme-Nachweisung des vorhergehenden Monats nach tabellarischen Rubriken, wenn auch nur in approximativ richtigen Zahlen, einreichen. Die Direction der Gesellschaft erklärte, es sei ihr bei dem besten Willen unmöglich, früher als am 25. eines jeden Monats auch nur approximativ richtige Resultate zu gewinnen. Hierauf drohte das Eisenbahn-Commissariat im Auftrage des Handelsministeriums gegen jedes Mitglied der Direction, welches

nicht genügend nachweise, dass es an der Versäumniss nicht Schuld habe, eine auf 50 Thaler zu normirende und demnächst auf 100 Thaler zu steigernde Geldstrafe für jeden Verspätungsfall an, und sprach sodann durch ein am 17. December 1855 an einzelne Mitglieder der Direction persönlich gerichtetes Schreiben gegen dieselbe solche Geldstrafen — weil bis dahin die Nachweisung der Monats-Einnahme pro November nicht eingereicht worden — aus. Gegen einen von der Steuercasse erlassenen Zahlungsbehl mit Pfändung wurde von den betroffenen Directions-Mitgliedern an das Gericht Einspruch erhoben, indessen das gerichtliche Verfahren durch einen von dem Eisenbahn-Commissariat erhobenen Competenzconflict einstweilen sistirt.

Dem Beschlusse, durch welche der Competenzconflict erhoben wurde, ist im Wesentlichen folgende Argumentation zu Grunde gelegt:

Der Handelsminister habe verfügt, dass die Nachweisen der Einnahmen schon am 15. jedes Monats erfolgen sollten;

der Handelsminister habe verfügt, dass bei Nichtbefolgung gegen die Mitglieder der Direction mit Feststellung und Einziehung der vorher anzudrohenden Geldstrafen vorzugehen sei; das Commissariat habe hiernach gehandelt, aufgefordert, gedroht, gestraft;

auf die Weisung der dazu requirirten Regierung habe die Steuercasse exequirt;

es handele sich also um eine im Wege der administrativen executio ad faciendum angedrohte und festgesetzte Strafe;

die Befugniss hierzu liege im §. 46 des Eisenbahngesetzes, das dem Staate das Aufsichtsrecht über alle Eisenbahn-Unternehmungen gebe;

dieses Aufsichtsrecht werde vom Staate durch das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ausgeübt;

dieses Aufsichtsrecht schliesse für das Ministerium die Befugniss in sich, alle statistischen Nachrichten von den Eisenbahngesellschaften zu fordern, welche es für erforderlich

halte, und dieselben zur Befolgung der ertheilten Vorschriften anzuhalten;

die N.N. Eisenbahngesellschaft werde durch ihre Direction vertreten, die Directionsmitglieder seien also diejenigen, welche den gesetzlichen Anordnungen der Aufsichtsbehörde entsprechen können und müssen;

die administrative Geldstrafe als Executionsmittel erstrecke sich in der Rheinprovinz nach §. 18 Nro. 2 des Ressort-Reglements vom 20. Juli 1818 bis zu 100 Thaler; der §. 19 des Ressort-Reglements schliesse in den Fällen, wo die Regierungen und mithin die ihnen vorgesetzten Ministerien das Entscheidungsrecht oder die Execution haben, den Rechtsweg aus.

Aus allem diesen wird gefolgert, dass die Executionsstrafe, welche auf Anordnung des Ministers zur Durchführung einer von ihm innerhalb seiner Befugnisse erlassenen Bestimmung durch das Königl. Eisenbahn-Commissariat verhängt worden, nicht Gegenstand einer gerichtlichen Erörterung sein könne.

Der „Gerichtshof zur Entscheidung der Competenzconflicte“ hat durch sein Erkenntniss vom 3. Januar 1857 den Rechtsweg für unzulässig erklärt, im Wesentlichen aus folgenden Motiven:

„— — Unbedenklich ist in dem Aufsichtsrechte des Staates „über die Eisenbahngesetze die Befugniss enthalten, von der gesamten Geschäftsverwaltung derselben, insbesondere auch von „ihren Betriebseinnahmen sich Kenntniss zu verschaffen, was, nach „der Natur der Sache, nicht anders als durch Einforderung derjenigen Nachrichten, welche die Aufsichtsbehörde zu ihrer Information für nöthig hält, von den Eisenbahndirectionen ausführbar ist. „Wenn aber der Aufsichtsbehörde die Befugniss zur Einforderung „solcher Nachrichten nicht bestritten werden kann, so lässt sich „auch ihre Berechtigung, den Zeitpunkt für die Lieferung dieser „Nachrichten zu bestimmen, an und für sich nicht in Abrede stellen, und es kann daher über die Frage, ob sie ihre Befugniss in „einem einzelnen Falle nicht mit der gebührenden Rücksicht ausgeübt hat, nur im Verwaltungswege entschieden werden. Es folgt „dies aus der Bestimmung im §. 19 des Rhein. Ressortreglements,

„wonach in Fällen, worin den Regierungen das Entscheidungsrecht
„oder die Execution vorbehalten ist, dem durch ihre Verfügungen
„oder durch das hierbei beobachtete Verfahren angeblich beschwer-
„ten Theile der Recurs an die Gerichte ausdrücklich versagt ist.
„Was dieser Bestimmung zufolge von den Regierungen gilt, das
„muss unbedenklich auch von denjenigen Verwaltungsbehörden gel-
„ten, auf welche bei der weiteren Entwicklung der Verwaltungs-
„Organisation einzelne Functionen der Regierungen übergegangen
„sind, also namentlich von den Eisenbahn-Commissariaten, welche
„nach §. 46 des Gesetzes vom 3. November 1838 das den Regie-
„rungen der Regel nach zustehende Aufsichtsrecht über Corporatio-
„nen und Gesellschaften gegenüber den Eisenbahngesellschaften aus-
„zuüben haben. Dass die Verwaltungsbehörden innerhalb des Be-
„reichs ihrer Competenz auch das Recht haben, ihren Verfügungen
„durch gesetzliche Zwangs- und Strafmittel Nachdruck zu geben,
„wird von den Opponenten selbst ausdrücklich anerkannt. Von die-
„sem Executionsrechte ist im vorliegenden Falle innerhalb der im
„§. 18 Nro. 2 des Rhein. Ressortreglements vorgeschriebenen Gren-
„zen Gebrauch gemacht worden. Der von den Opponenten dagegen
„beschrittene Rechtsweg ist demnach unzulässig.“

Es lässt sich nicht verkennen, dass vorstehende Ausführung die thatsächliche Situation der Privat-Eisenbahngesellschaft in das hellste Licht setzt.

§. 151.

Die Gesetzesstellen, welche das im §. 148 abgedruckte Rescript in Bezug nimmt, sind folgende:

§. 20 des Gesetzes vom 11. März 1850.

Die den Polizeibehörden nach den bisherigen Gesetzen zustehende Executionsgewalt wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Jede Polizeibehörde ist berechtigt, ihre polizeilichen Verfügungen durch Anwendung der gesetzlichen Zwangsmittel durchzusetzen.

Wer es unterlässt, dasjenige zu thun, was ihm von der Polizeibehörde in Ausübung dieser Befugniss geboten worden ist, hat zu gewärtigen, dass es auf seine Kosten zur Ausführung gebracht werde, vorbehaltlich der etwa verwirkten Strafe und der Verpflichtung zum Schadensersatz.

Der §. 48 Nro. 2 der Verordnung vom 26. December 1808

(als Beilage zu der Instruction für die Regierungen vom 23. October 1817 abgedruckt) lautet:

Strafbefehle können die Regierungen im Wege des executivischen Verfahrens bis zur Summe von 100 Thalern oder vierwöchentlichem Gefängniss erlassen und vollstrecken.

Letzteres Gesetz gilt zwar für die Rheinprovinz nicht; indessen enthält §. 18 Nro. 2 des dort geltenden Ressort-Reglements vom 20. Juli 1818 eine wörtlich gleichlautende Bestimmung, so dass also die hier zur Sprache kommenden Verhältnisse in der ganzen Monarchie dieselben sind. Betrachtet man die vorstehenden Gesetzesstellen für sich allein, so würde aus denselben allerdings der Schluss zu ziehen sein, dass den Bezirksregierungen die Befugniss zustehe, die Befolgung aller ihrer polizeilichen Verfügungen (auch der bloss für einen einzelnen Fall an eine einzelne Person gerichteten) auf dem Wege der executio ad faciendum durch Strafbefehle bis zu 100 Thlr. oder Gefängniss bis zu 4 Wochen zu erzwingen.

Wir glauben zwar, dass nach der Intention der Verfügung vom 26. December 1808 und des ihr entsprechenden Ressort-Reglements für die Rheinprovinz die Stelle, in ihrem Zusammenhange aufgefasst, nur auf die in dem vorhergehenden §. 42 der Verfügung vom 26. December 1808, beziehungsweise in dem §. 16 des Rheinischen Ressort-Reglements angegebenen einzelnen Fälle bezogen werden darf; auch vermögen wir ein derartiges Recht, nicht mit dem Geiste der Preussischen Verfassung in Einklang zu bringen: — nichts desto weniger wird die erwähnte Befugniss von den entscheidenden Administrativbehörden in Preussen fortwährend als anwendbar betrachtet, und da nach allen bisherigen Erkenntnissen des Gerichtshofes zur Entscheidung der Competenz-Conflicte nicht zu erwarten steht, dass jemals die Gerichte über die Frage zu erkennen haben werden, so muss man den Grundsatz, so anstössig er auch ist, hinnehmen und von der vergeblichen Bemühung, etwas Anderes zu deduciren, absehen. Dies ist um so mehr zu bedauern, als selbst in der Erwägung, dass von den gegenwärtigen Preussischen Behörden nur billige Verfügungen zu erwarten seien, nur

ein ungenügender Trost gefunden werden könnte, weil dann die blosse Billigkeit das peinliche Gefühl der Rechtsunsicherheit bestehen lässt.

Also mit Widerstreben nur nehmen wir den Satz hin, dass die Preussischen Bezirksregierungen zur Vollstreckung polizeilicher Verfügungen Strafbefehle bis zu 100 Thlr. und Gefängniss bis zu 4 Wochen erlassen können. Auch schliesst man den Recurs an die Gerichte aus. Zwar verfügt der (ohne alle Discussion in den Kammern angenommene) Art. 136 des Gesetzes vom 3. Mai 1852:

„In soweit nach den bisherigen Gesetzen ein administratives

„Strafverfahren zulässig ist, behält es dabei sein Bewenden.

„Jedoch soll in allen Fällen den Angeschuldigten das Recht

„zustehen, auf rechtliches Gehör anzutragen;“

aber man sagt einfach: „es handelt sich hier gar nicht von einer Strafe; die Strafbefehle, von welcher die Verfügung aus dem Jahre 1808 redet, stellen keine Strafe, sondern nur eine *executio ad faciendum* dar“. Leider scheint es, dass in der Kammer Niemand an diese so geartete *executio ad faciendum* gedacht hat; sonst würde der Art. 136, der nach einer subtilen Interpretation allerdings die Strafbefehle von 1808 bestehen lassen mag, schwerlich ohne Discussion durchgegangen sein.

Möge dem sein, wie ihm wolle, so scheint der Schluss, nach welchem auch die Eisenbahn-Commissariate gerade diese *executio ad faciendum* haben müssen, weil sie den Bezirksregierungen zusteht, doch gar zu exorbitant zu sein. Die Bezirksregierungen haben mit Ausnahme weniger, hier nicht in Betracht kommenden Punkte mit dem Eisenbahnwesen gar nichts zu schaffen, und wie kann man sagen, dass das Gesetz von 1808 über das Verhältniss der Staatsbehörden zu Eisenbahngesellschaften indirect mit disponirt habe, während man damals von Eisenbahnen noch nichts wusste? Offenbar kann doch der Gesetzgeber von 1808 nur den Wirkungskreis der Regierungen und mindestens doch nur analoge Verhältnisse im Auge gehabt haben, und will man gerade den Eisenbahn-Commissariaten die Befugniss der Regierungen verleihen, so muss man sie auch jeder ändern und mindestens jeder Provinzialbehörde zugestehen, und es wird dadurch der Zustand herbeigeführt, dass jeder Privatmann so viele Vorgesetzte hat, wie es

Provinzialbehörden in allen Zweigen der Verwaltung gibt. Der erwähnte Schluss erscheint aber um so weniger gerechtfertigt zu sein, als wir ja ein in den Grundsätzen völlig erschöpfendes Eisenbahngesetz, also ein Specialgesetz haben, welches nur den in seinem §. 47 angegebenen, auch vollständig genügenden Zwang autorisirt.

Setzt man sich auch hierüber hinweg, so kann doch unmöglich der den Commissariaten zugestandene Zwang weiter greifen, als er den Regierungen selbst zugestanden wird, d. h. er darf nur zur Vollstreckung polizeilicher Verfügungen angewendet werden. Zwar hängt die Ausdehnung des unbestimmten Begriffs „polizeiliche Verfügung“ gänzlich von der individuellen Ansicht ab: so z. B. glauben wir, dass das Aufsichtsrecht, welches seiner sprachlichen Bedeutung nach nur ein Inspectionsrecht darstellt, keineswegs an sich eine polizeiliche Seite hat, Andere dagegen charakterisiren das Recht als ein aufsichtspolizeiliches; ferner sehen wir nicht ein, was die nach §. 36 Nro. 1 des Eisenbahngesetzes der Staatsregierung zustehende Einwirkung auf den Fahrplan mit der Landespolizei oder überhaupt mit irgend einer polizeilichen Rücksicht zu schaffen hat; Andere dagegen fassen die betreffende Gesetzesstelle als enge mit der Landespolizei zusammenhängend auf. Für uns ist die Polizei überhaupt ein Institut, das zwar zum allgemeinen Besten äusserst segensreich, aber dann am segensreichsten wirkt, wenn es sich in ganz bestimmten, enge begrenzten und genau erkennbaren Sphären bewegt; Andern dagegen ist die Staatspolizei gewissermaassen die zweite Vorsehung auf Erden, welche überall rathend und helfend eintreten, und deren Action sich überall hin erstrecken muss. Wir wollen uns daher darauf beschränken, diejenigen Rechte der Staatsregierung den Eisenbahngesellschaften gegenüber hervorzuheben, die unzweifelhaft gar keine polizeiliche Seite darbieten; es sind dies nämlich alle diejenigen Rechte und Einwirkungen, welche der Staatsregierung durch ein Gesellschaftsstatut über das Gesetz hinaus eingeräumt werden. Das Statut hat, trotzdem, dass es in der Gesetzsammlung abgedruckt wird, nach einer übereinstimmenden Jurisprudenz und nach einer nicht mit Grund anzufechtenden Doctrin die Bedeutung eines Gesell-

schaftsvertrages und nicht eines Gesetzes; die dem Staate eingeräumten Rechte erscheinen als Concessionsbedingungen und können deshalb in keiner Weise zu „polizeilichen Verfügungen“ Veranlassung geben.

Würden aber zur Durchsetzung solcher aus dem Gesellschaftsstatut gerechtfertigten Verfügungen, die nach dem Obigen keinen polizeilichen Charakter tragen, die administrativen Geld- und Gefängnisstrafen angewendet, so könnte gegen die Zulässigkeit des Recurses an die Gerichte schwerlich mit Grund etwas eingewendet werden, indem das oft angerufene Gesetz vom 11. Mai 1842 den Rechtsweg nur in Beziehung auf „polizeiliche Verfügungen“ in solcher Weise präcludirt, dass allerdings wenig Raum für denselben übrig bleibt. Indessen würde einer auf den Rechtsweg recurrirenden Eisenbahngesellschaft auch hier der Einwand gemacht werden: die Administration sei von der Justiz unabhängig; nur der ersteren stehe daher die Cognition darüber zu, ob eine betreffende Verfügung als polizeiliche oder aufsichtspolizeiliche zu Rechte bestehe oder nicht — wie dies in den im §. 150 referirten Falle, wo es sich von einer unzweifelhaft „nicht polizeilichen Verfügung“ handelte, auch wirklich geschehen ist. Es würde also factisch auch hier der Recurs an das Handelsministerium als ultimum remedium übrig bleiben.

§. 152.

Wollte man aber auch die Unterscheidung zwischen polizeilichen und nicht polizeilichen Verfügungen gänzlich beseitigen und für alle Verfügungen ohne Unterschied der Eisenbahn-Commissariate (respective des Handelsministeriums) die hier besprochenen administrativen Strafen als Zwangsmittel statuiren, wollte man auch hierdurch die Selbstständigkeit der Verwaltung der Gesellschaften gänzlich in das Belieben des Ministeriums stellen, so möchten wir doch immer fragen, durch welches Gesetz denn die Anwendung solcher Zwangsmittel gegen die Personen der Gesellschaftsvorsteher gerechtfertigt werde? Durch den blossen nackt hingestellten Satz: „es bleibe dem Ermessen der Aufsichtsbehörde überlassen, sowohl gegen die Direction, als Vertreterin der Gesellschaft, als gegen die Personen der einzelnen Mitglieder der Direction mit

Strafmaassregeln vorzuschreiten“, ist nichts entschieden, da die gesunde Vernunft, verbunden mit positiven Gesetzen, diese Behauptung verwerfen muss.

Die Vorsteher einer Gesellschaft haben, in so weit als sie deren Geschäfte ausführen, gar keine juristische Persönlichkeit; die handelnde oder nicht handelnde Person ist nur die Gesellschaft, und ist es zulässig, durch administrative Strafbefehle einen Zwang zur Vornahme einer bestimmten Handlung auszuüben, so kann doch nur diejenige Person gezwungen werden, welche die Handlung vornehmen soll, also die Gesellschaft selbst. Wäre es erlaubt, die Vorsteher in ihren gar nicht in Betracht kommenden Privatpersonen zu zwingen, so würde es auch erlaubt sein, Jemanden durch administrative Einkerkierung eines Freundes zur Vornahme einer Handlung zu nöthigen.

Mit unserer Auffassung steht auch der klare Text der Gesetze im Einklange; man vergleiche nur die §§. 19 — 21 des (Actien-) Gesetzes vom 9. November 1843, von denen der §. 20 mit dürren Worten sagt, dass die Vorsteher aus den von ihnen Namens der Gesellschaft geführten Geschäften einem Dritten nur in wenigen, ganz genau bestimmten Fällen verpflichtet werden. Dass die Vorsteher einer Actiengesellschaft aus ihrer Geschäftsführung (abgesehen von ihrer Verantwortlichkeit aus dem Mandatsverhältniss dem Auftraggeber gegenüber) persönlich nicht verpflichtet werden, ist ein Grundsatz aller Gesetzgebungen (cfr. Art. 32 des Rheinischen Handelsgesetzbuches). Freilich ist es anerkanntes Rechtes, dass ein Corporationsvorsteher seine unter das Strafgesetzbuch fallenden Handlungen (seien es auch nur Contraventionen) nicht mit der Einrede, er habe Namens der Corporation gehandelt, straflos stellen kann. Dies beruht aber lediglich auf dem Princip, nach welchem eine Corporation, als juristische Person, kein Delict begehen kann, und ist für unsere Frage ohne alle Bedeutung, weil man sich bei Erlass der administrativen Strafbefehle gegen die Personen der Vorsteher ja gerade darauf berufen muss, dass es sich nicht von einer Strafe, sondern nur von einer *executio ad faciendum* handele.

Ergreifen die betroffenen Vorsteher den Recurs an die Gerichte,

so treten sie mit der Behauptung auf, dass ihre Personen in Gemässheit der angeführten besondern gesetzlichen Vorschriften von der in Frage stehenden administrativen Verfügung befreit seien; der Rechtsweg muss ihnen daher nach §. 2 des Gesetzes vom 11. Mai 1842 zugelassen werden.

Wollte man einwenden, durch die Exemption der Personen der Vorsteher werde der administrative Zwang illusorisch werden, so würde dies eines Theils gegen den positiven Text der Gesetze kein gültiger Grund, andern Theils aber auch unrichtig sein, da immerhin die Strafbefehle gegen die Gesellschaft selbst als ein höchst wirksames Executionsmittel betrachtet werden müssen; auch stände die Exemption der Personen der Directoren an sich der Anwendung des §. 20, alinea 3 des Gesetzes vom 11. März 1850 nicht entgegen, wonach polizeiliche Verfügungen auf Kosten des Renitenten zur Ausführung gebracht werden können.

Will man also nicht der Ansicht beitreten, nach welcher über den §. 47 des Eisenbahngesetzes hinaus kein gesetzlich zulässiges administratives Zwangsmittel besteht, so muss man doch wenigstens zugeben, dass bei der einmal ausgesprochenen Beseitigung dieser Ansicht genug andere gesetzliche Zwangsmittel übrig bleiben, um den in den Gesetzen nicht begründeten Zwang gegen die Personen der Vorsteher entbehrlich erscheinen zu lassen.

Es ist jedoch kaum zu erwarten, dass die administrative Einwirkung und der administrative Zwang in Preussen bald auf das zulässige Maass zurückgeführt werden; wird aber das in dem Rescript vom 8. October 1853 niedergelegte System auf die Dauer und bis in seine Consequenzen hinein befolgt, so werden die selbstständigen Verwaltungen der Eisenbahngesellschaften, welche schon jetzt in vielen Fällen beseitigt worden sind, sich nicht halten können, und so liegt vielleicht der Zeitpunkt nicht fern, wo in Preussen der Staat die ganze Verwaltung des Eisenbahnwesens in seiner Hand concentriren wird.

Ein solches Ergebniss würde nach unserer Meinung auch vom national-ökonomischen Standpunkte sehr zu bedauern sein; denn so trefflich der Staat auch baut, weil er das Material dazu im Grossen bereit hat, so kann man doch kaum daran zweifeln, dass die Privat-Industrie ihm in der Exploitation in der Erzielung finanzieller

Resultate unendlich überlegen ist. Dass aber das Publikum bei der allgemeinen Verwaltung des Eisenbahnwesens durch den Staat, einen Vortheil in den Transportpreisen erhalten würde, glauben wir keineswegs, weil im Allgemeinen Privatgesellschaften weit mehr als der Staat in der Lage sein möchten, durch billige Preise die Frequenz zu vermehren, und weil bei steigenden Verkehrsverhältnissen bald die Concurrenz der verschiedenen Eisenbahnen und sonstigen Transportgelegenheiten diese Preise auf ihr zulässiges Maass zurückführen würde. Wir sehen, dass in demjenigen Lande, welches mehr als alle andere die Industrie der ungefesselten Privatthätigkeit überlässt, nämlich in America, die Transportpreise der Eisenbahnen bei weitem billiger sind als irgendwo anders. Uebrigens verhindern ja schon die bestehenden Gesetze die zu grosse Ausbeutung des Publikums Seitens der Eisenbahngesellschaften (vergl. §. 33 des Eisenbahngesetzes).

CAPITEL XIV.

Von dem Eisenbahn-Actien-Wesen.

§. 153.

Auf Eisenbahn-Actien und überhaupt Eisenbahnpapiere, die auf jeden Inhaber lauten, sind alle diejenigen gesetzlichen Bestimmungen anwendbar, welche für Papiere au porteur überhaupt bestehen, z. B. das in dem Gesetz vom 17. Juni 1833 enthaltene Verbot ihrer Ausstellung ohne besondere Genehmigung, die Vorschriften über Aussercurssetzung und Wiederincurssetzung des Gesetzes vom 16. Juni 1835 und der beiden Gesetze vom 4. Mai 1843, ferner die Bestimmungen des Gesetzes vom 13. Mai 1840 über Zeitkäufe hinsichtlich ausländischer Papiere. Der Zweck des gegenwärtigen Buchs gestattet uns nicht, alle Rechtsverhältnisse der Geldpapiere überhaupt zu erörtern; wir müssen uns im Wesentlichen darauf beschränken, die gerade für Eisenbahn-Actien und Eisenbahnpapiere bestehenden Besonderheiten zu erwähnen.

Die erste hier in Betracht kommende Bestimmung enthält der §. 2. des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838:

§. 2. Hinsichtlich der Actien und der Verpflichtung der Actienzeigner finden folgende Grundsätze Anwendung:

1) die Actien dürfen auf den Inhaber gestellt werden und sind stempelfrei;

2) die Ausgabe der Actien darf vor Einzahlung des ganzen Nominalbetrages derselben nicht erfolgen, und eben so wenig die Ertheilung auf den Inhaber gestellter Promessen, Interimsscheine etc. Ueber Partial-Zahlungen dürfen nur Quittungen, auf den Namen lautend, ertheilt werden;

3) der Zeichner der Actie ist für die Einzahlung von 40 Procent des Nominalbetrages der Actie unbedingt verhaftet; von dieser Verpflichtung kann derselbe weder durch Uebertragung seines Anrechts auf einen Dritten sich befreien, noch Seitens der Gesellschaft entbunden werden. Für den Fall, dass die ausgeschriebenen Partial-Zahlungen in Rückstand bleiben, ist die Bestimmung von Conventionalstrafen, ohne Rücksicht auf die sonst hinsichtlich deren Höhe gesetzlich bestehenden Beschränkungen, zulässig;

4) nach Einzahlung von 40 Procent hat die Gesellschaft, wenn der ursprüngliche Zeichner der Actie sein Anrecht auf einen Andern übertragen hat, die Wahl, ob sie

a) den ursprünglichen Zeichner seiner Verpflichtung entlassen und sich lediglich an den Cessionar halten, oder

b) der Abtretung ungeachtet, den ursprünglichen Zeichner noch ferner in Anspruch nehmen will, in welchem Falle die Gesellschaft gegen den Cessionar keinen Anspruch hat. Der hierüber von dem Vorstand der Gesellschaft zu fassende Beschluss ist beim Ausschreiben der nächsten Partial-Zahlung bekannt zu machen.

5) Bei jeder folgenden Cession treten dieselben Bestimmungen ein, welche unter 4 für die erste gegeben worden sind.

6) Wenn nach Einzahlung von 40 Procent die fernern Partial-Zahlungen nicht eingehen, so ist die Gesellschaft berechtigt, entweder

a) den Zahlungspflichtigen weiter in Anspruch zu nehmen,

b) denselben unter Aufhebung seiner Verpflichtung gegen die Gesellschaft des bereits Gezahlten und aller Rechte aus den bisherigen Zahlungen verlustig zu erklären. Bis zu dem Betrage, mit welchem die auf diese Weise ausscheidenden Interessenten betheiligt waren, dürfen neue Actienzeichnungen zugelassen werden.

Zu Nro. 1 des abgedruckten Paragraphen ist zu bemerken, dass zwar die Ausstellung der Actien auf den Inhaber (au porteur) nur gestattet und nicht vorgeschrieben ist, dass jedoch für Eisenbahn-Actien in Preussen die Ausstellung auf den Inhaber factisch die Regel bildet.

Das Gesetz gibt der Gesellschaft gegen die Zeichner eine Klage, um die Einzahlung der Raten zu bewirken; diese Klage gehört nicht etwa vor ein Schiedsgericht, sondern vor den ordentlichen Richter des Wohnorts des Zeichners, mit der Modification,

dass in denjenigen Landestheilen, wo Handelsgerichte bestehen, vor dem Handelsgericht zu klagen ist.

Die Bestimmungen des Paragraphen sollen dazu dienen, sowohl den Verkehr mit Eisenbahn-Papieren, die noch nicht voll eingezahlt sind, zu erschweren, als auch der Gesellschaft die Realisirung ihres Capitals zu erleichtern. Nach beiden Richtungen soll die Vorschrift wirken, nach welcher die Gesellschaft nicht berechtigt ist, vor Einzahlung von 40 Procent den ursprünglichen Zeichner von seiner Verpflichtung zu entbinden, und dieselbe auf dessen Cessionar zu übertragen. Von sehr beachtungswerther Seite her hat man diese Beschränkung getadelt, und für die Gesellschaften sowohl in Absicht der Entbindung der Zeichner, als auch der Caducitätserklärung völlig freie Hand verlangt. In der Praxis möchte indessen die fragliche Bestimmung so sehr nachtheilig nicht sein. Offenbar wird den Gesellschaften nur verboten, vor Einzahlung von 40 Procent den ursprünglichen Zeichner von seinem Obligo gleichsam durch einen Vertrag zu entbinden; damit ist aber nicht gesagt, dass eine gesetzliche Verpflichtung besteht, nunmehr sofort zur gerichtlichen Klage gegen den säumigen Zeichner zu schreiten, sobald eine Rate nicht gezahlt wird. So z. B. ist eine Klage dann immer nicht nöthig, wenn der Rechtsnachfolger des ursprünglichen Zeichners die Raten berichtigt, und wenn demnächst alle Partial-Zahlungen vollständig geleistet sind, kann auch dem Rechtsnachfolger, der sich als solchen legitimirt, ohne alles Bedenken die Actie ausgehändigt werden. Auch macht das Gesetz vom 24. Mai 1844, welches sogleich besprochen werden soll, hier keine Schwierigkeit; denn, wäre die Uebertragung von Quittungsbogen deswegen nichtig, weil sie nicht Zug um Zug erfolgte, so braucht das von der die Actien aushändigenden Gesellschaft nicht berücksichtigt zu werden, indem der Seitens des ursprünglichen Zeichners geschehene Uebertrag jedenfalls so lange bestehen bleibt, als er ihn selbst nicht in Folge des Gesetzes vom 24. Mai 1844 angreift.

Was die Caducitätserklärung betrifft, so gestattet der §. 2 des Eisenbahngesetzes seinen Worten nach dieselben allerdings nur in dem Falle, wenn nach Einzahlung von 40 Procent die fernern Partial-Zahlungen nicht eingehen, und so könnte es scheinen,

als wenn die Zeichner vor Einzahlung der 40 Procent, trotz aller Säumigkeit in der Einzahlung, ihrer Ansprüche nicht verlustig erklärt werden könnten und also durch die Zahlung von 40 Procent in eine nachtheiligere Lage kämen. Dieser Widerspruch findet sich allerdings in dem Gesetz; indessen ist letzteres nicht in der Weise als ein absolutes Verbotgesetz aufzufassen, dass jener Widerspruch nicht durch die Statuten der Gesellschaft gehoben werden könnte.*) In der That gestatten oft die Statuten, nach nochma-

*) Meno Pöhl's sagt in seinem Werk: „Das Recht der Actien-Gesellschaften“ pag. 229: „Die Ausschliessung des säumigen Actionisten ist ein „(gegen sonstige Rechtsbegriffe verstossendes) Princip, welches zwar allerdings vertragsmässig bedungen werden, und auch geltend gemacht werden kann, wo die Gesetze es einmal vorschreiben. Aber eben seiner „singulären Natur wegen muss das Recht strenge interpretirt und darf es „nicht begünstigt werden. Ehe daher von einer wirklichen Ausschliessung „die Rede sein kann, muss der säumige Actionist gebührend in Mora ver- „setzt sein. Dazu mag nun, wo die Gesellschaftsstatuten dies „vorschreiben, nach deren Natur als Vertragsbedingungen eine Auf- „forderung in öffentlichen Blättern genügen. Wo aber die „Statuten es nicht auf das Klarste vorschreiben, auch da wo sie für andere „Fälle, selbst wo sie für die Bezahlung der Beiträge an sich eine öffent- „liche Aufforderung für genügend erklären, da muss dem ungeachtet, ehe „der Nachtheil eintreten kann, eine förmliche Androhung desselben, und „zwar an den Säumigen selbst ergangen sein. Eben das ist zu sagen, „wenn Gesetze das Präjudiz androhen; und zwar hier noch mehr, weil „wenn keine entgegenstehende Verfügung ausdrücklich sanctionirt ist, von „dem Gesetz am allermeisten vorausgesetzt werden muss, dass es sich „möglichst nahe an allgemeine Rechtsgrundsätze halten wolle, und alle „Ausnahmegesetze überhaupt beschränkt werden müssen.“ Mit vorstehender Ausführung sind wir im Allgemeinen einverstanden, jedoch aus andern Gründen. Diese resolutorische Clausel widerstrebt durchaus nicht dem Wesen des Vertrages, wenn auch die Französische Gesetzgebung vielleicht die einzige ist, welche den Grundsatz, dass die Aufhebung synallagmatischer Verträge wegen der Nichterfüllung Seitens des einen Contrahenten von dem andern ohne Weiteres gefordert werden kann, mit völliger Schärfe enthält; aber auch das Allgemeine Landrecht (cfr. Theil I Tit. 5 §. 393 ff.) lässt unter einigen Modificationen die Auflösung der Verträge wegen Nichterfüllung zu, und es widerstreitet also keineswegs dem allgemeinen Rechtsbewusstsein, dass der nicht zahlende Actionär seiner Ansprüche verlustig erklärt werde. Die Inverzugsetzung muss aber deswegen eintreten, weil ohne dieselbe ein Contrahent nicht in das Stadium der Nicht-Erfüllung tritt.

liger öffentlicher Aufforderung zur Zahlung, durch einen ebenfalls öffentlich unter Angabe der Nummer der Actie bekannt zu machenden Directionsbeschluss, im Falle der Nichtzahlung der Raten (einerlei ob über oder unter 40 Procent), den ursprünglichen Zeichner aller seiner Ansprüche verlustig und die bis dahin etwa eingezahlten Raten für verfallen zu erklären.

§. 154.

Folgende Bestimmungen des über die Rechtsverhältnisse der Actien-Gesellschaften überhaupt erlassenen Gesetzes vom 9. November 1843 (cfr. Gesetzsammlung 1843 pag. 341) kommen hier noch in Betracht :

§. 10. So weit das Statut über die Rechte und Pflichten der Actionäre gegen einander keine besondern Bestimmungen enthält, kommen die am Sitz der Gesellschaft geltenden gesetzlichen Vorschriften über Gesellschafts-Verträge zur Anwendung.

Nach ausdrücklicher Bestimmung des §. 30 des Gesetzes sollen seine Bestimmungen auf die bereits (zur Zeit seiner Publication) bestehenden Actien-Gesellschaften keine Anwendung finden, d. h. keine rückwirkende Kraft haben; indessen publicirt der §. 10 nur einen ohnehin geltenden Satz des gemeinen Rechts und muss daher auch für die vor dem 9. November 1843 concessionirten Eisenbahngesellschaften gelten.

§. 11. Wird der Gesellschaft die Ausstellung von Actien auf jeden Inhaber gestattet, so darf

1) die Ausgabe der Actien vor Einzahlung des ganzen Nominalbetrages derselben nicht erfolgen, und eben so wenig dürfen über die geleisteten Partial-Zahlungen Promessen oder Interimsscheine, welche auf den Inhaber lauten, ausgestellt werden;

2) der Zeichner der Actie ist für die Einzahlung von 40 Procent des Nominalbetrages der Actie unbedingt verhaftet; von dieser Verpflichtung kann derselbe weder durch Uebertragung seines Anrechts auf einen Dritten sich befreien, noch Seitens der Gesellschaft entbunden werden;

3) ob und unter welchen Maassgaben nach erfolgter Einzahlung von 40 Procent die Uebertragung der aus den geleisteten Zahlungen entspringenden Rechte und Verbindlichkeiten an einen Dritten zulässig ist, muss im Gesellschafts-Vertrage bestimmt werden.

Die Nummern 1 und 2 des Paragraphen stimmen mit §. 2 des Eisenbahngesetzes überein; die dritte Nummer führt dagegen eine Neuerung in sofern ein, als nunmehr in dem Gesellschaftsvertrage (dem Statut) unter allen Umständen festgesetzt werden muss, in wiefern die Rechte und Pflichten der Zeichner auch nach Einzahlung von 40 Procent an Dritte übertragen werden dürfen. Nach §. 2 Nro. 4 des Eisenbahngesetzes konnte die Gesellschaft (d. h. deren Verwaltung) nach Einzahlung von 40 Procent, selbst dann, wenn in den Statuten nichts darüber enthalten war, ohne Weiteres den Cessionar an die Stelle des ursprünglichen Zeichners treten lassen; bei den nach 1843 concessionirten Eisenbahngesellschaften dagegen kann eine solche Maassregel nur dann noch für zulässig erachtet werden, wenn sie durch die Statuten autorisirt ist.

§. 12. Werden die Actien auf bestimmte Inhaber ausgestellt, so muss die genaue Bezeichnung derselben nach Namen, Wohnort und Stand in das Actienbuch der Gesellschaft eingetragen werden.

Geht das Eigenthum der Actie auf einen Andern über, so ist dieser zur Vermerkung in dem Actienbuche anzumelden.

Im Verhältniss zu der Gesellschaft werden nur Diejenigen als die Eigenthümer der Actien angesehen, die als solche im Actienbuche verzeichnet sind.

§. 13. So lange der Actionär den Betrag der Actie nicht vollständig berichtet hat, wird er durch Uebertragung seines Anrechts auf einen Andern von der Verbindlichkeit zur Zahlung des Rückstandes nur dann befreit, wenn die Gesellschaft hierzu ihre Einwilligung ertheilt.

Auch in diesem Falle bleibt der austretende Actionär auf Höhe des Rückstandes für alle bis dahin von der Gesellschaft eingegangenen Verbindlichkeiten noch auf Ein Jahr, vom Tage des Austrittes an gerechnet, subsidiarisch verhaftet.

Bei Actien, welche auf bestimmte Inhaber lauten, gibt der §. 13 des Gesetzes vom 9. November 1843 der Gesellschaft einen grössern Spielraum hinsichtlich der Entbindung der ursprünglichen Zeichner, als das Eisenbahngesetz dies thut, indem letzteres für Actien au porteur und für Actien auf bestimmte Inhaber gemeinsame Bestimmungen enthält. Die nach 1843 concessionirten Eisenbahngesellschaften werden daher auch die durch den §. 13 eingeführten grösseren Freiheiten geniessen, falls sie nämlich Actien auf be-

stimmte Inhaber ausgeben möchten, und vorausgesetzt natürlich, dass ihre Statuten keine entgegenstehende Bedingungen enthalten.

§. 14. Im Gesellschaftsvertrage können für den Fall der verzögerten Einzahlung des gezeichneten Actienbetrages oder eines Theils desselben Conventionalstrafen ohne Rücksicht auf die sonst stattfindenden gesetzlichen Einschränkungen festgesetzt werden.

§. 15. Kein Actionär ist schuldig, zu den Zwecken der Gesellschaft und zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten mehr beizutragen als den Nominalbetrag der Actie; er kann aber auch, ausser dem Falle der Auflösung der Gesellschaft, den eingezahlten Betrag niemals zurückfordern.

§. 16. Der Actionär tritt für seine Person zu den Gläubigern der Gesellschaft nicht in das Verhältniss eines Schuldners, sondern bleibt, so weit der Betrag der Actie noch nicht berichtet ist, nur Schuldner der Gesellschaft.

§. 17. Die Gesellschaft darf das statutenmässige Grund-Capital durch Rückzahlung an die Actionäre nicht verkleinern.

Die Stipulation von Zinsen zu bestimmter Höhe ist nur für denjenigen im Statut anzugebenden Zeitraum zulässig, welchen die Vorbereitung des Unternehmens bis zum Anfange des vollen Betriebes erfordert. Von letzterem Zeitpunkte an darf unter die Actionäre, sei es in Form von Zinsen oder Dividenden, ein Mehreres, als nach den Jahresabschlüssen sich als Ueberschuss ergibt, nicht vertheilt werden.

§. 18. Bei entstehender Insolvenz der Gesellschaft sind die Actionäre zur Erstattung der früher an sie ausgezahlten Zinsen und Dividenden nicht verbunden.

Von den vorstehend abgedruckten Paragraphen ist §. 14 den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes entsprechend; die andern Paragraphen stimmen im Wesentlichen mit den für Actiengesellschaften überhaupt geltenden Grundsätzen überein und haben daher in sofern auch für die vor dem 9. November 1843 concessionirten Eisenbahngesellschaften Geltung.

§. 155.

Ueber den Verkehr mit Eisenbahn-Papieren, deren Betrag noch nicht vollständig eingezahlt ist, existiren beschränkende gesetzliche Bestimmungen.

Gesetz vom 24. Mai 1844 (Gesetz - Sammlung 1844, pag. 117): Wir Friedrich Wilhelm etc. etc. haben uns bewogen gefunden, zur Beseitigung der Missbräuche, zu welchen die Eröffnung von Actienzeichnungen für Eisenbahn-Unternehmungen und der Verkehr mit den dafür ausgegebenen Ac-

tienpromessen und ähnlichen Papieren Anlass gegeben hat, auf den Antrag unseres Staatsministeriums für den ganzen Umfang unserer Monarchie zu verordnen wie folgt:

§. 1. Niemand darf fortan ohne ausdrückliche Genehmigung Unseres Finanzministeriums *) Actienzeichnungen für ein Eisenbahn-Unternehmen eröffnen oder Actien-Anmeldungen dafür annehmen. Wer diesen Bestimmungen zuwider handelt, hat eine Geldbusse von 50 bis 500 Thalern und ausserdem die Confiscation des gezogenen Gewinnes verwirkt.

§. 2. Verträge, welche nach Publication der gegenwärtigen Verordnung über Actienpromessen, Interimsscheine, Quittungsbogen oder sonstige, die Betheiligung bei einer Eisenbahn-Unternehmung bekundende, aber vor Berichtigung des vollen, auf die Actien oder Obligationen einzuzahlenden Betrages ausgegebene Papiere errichtet werden, sollen nur dann, wenn sie sofort von beiden Theilen Zug um Zug erfüllt werden, rechtsgültig, sonst aber ohne Ausnahme nichtig sein, und es soll eine gerichtliche Klage aus dergleichen Verträgen überall nicht zugelassen werden, auch aus Vergleichen, welche über hiernach ungültige Geschäfte geschlossen werden, weder Klagen noch Execution stattfinden.

§. 3. Ueber die im §. 2 bezeichneten Papiere dürfen von den öffentlich bestellten und vereideten Maklern und Agenten, bei Strafe der Amtsentsetzung, keine andere Geschäfte unterhandelt, vermittelt oder abgeschlossen werden, als solche, welche sofort von beiden Theilen Zug um Zug erfüllt werden.

§. 4. Den öffentlich bestellten und vereideten Maklern und Agenten wird bei Strafe der Amtsentsetzung hierdurch untersagt, in Papieren, welche über die Betheiligung bei ausländischen Actien-Unternehmungen oder Anleihen vor Berichtigung des vollen, auf die Actien oder Obligationen einzuzahlenden Betrages ausgegeben worden sind oder künftig ausgegeben werden, irgend ein Geschäft zu unterhandeln, zu vermitteln oder abzuschliessen, ohne Unterschied, ob dasselbe sofort von beiden Theilen erfüllt wird oder nicht. Eine Ausnahme findet nur in Betreff der Papiere für solche ausländische Unternehmungen statt, welche nach den bestehenden oder künftig abzuschliessenden Staatsverträgen sich auch auf inländisches Gebiet erstrecken; diese unterliegen gleich den inländischen Papieren nur den Bestimmungen der §§. 2 und 3.

§. 5. Die in der Verordnung vom 19. Januar 1836 (Gesetz-Sammlung 1836, pag. 9) §. 7 bestimmte Strafe und Verpflichtung zum Schadensersatz tritt auch gegen Diejenigen ein, welche ohne als öffentliche und vereidete Makler oder Agenten angestellt zu sein, und ohne vermöge ihres Amtes oder Dienstverhältnisses im Auftrage Eines der Contrahenten zu handeln, gegen Entgelt ein Geschäft daraus machen, über die in den §§. 2 und 4 der gegenwärtigen

*) Nunmehr des Handelsministeriums.

Verordnung erwähnten Papiere, so wie über Actien, Obligationen oder sonstige Geldpapiere in- oder ausländischer Gesellschaften oder Institute Geschäfte zu unterhandeln, zu vermitteln oder abzuschliessen *).

§. 156.

Der §. 1 des Gesetzes vom 24. Mai 1844 hat schon in den §§. 2 und 6 dieses Buches seine Besprechung gefunden.

Dass die in diesem ersten Paragraphen enthaltene Bestimmung geeignet ist, Missbräuchen entgegen zu wirken, und auch in der Ausführung keine unübersteiglichen Schwierigkeiten darbieten kann, möchte wohl anzunehmen sein; dass jedoch die in den folgenden Paragraphen enthaltenen Verbote für das allgemeine Beste segensreich wirken, ja selbst im Stande sind, den guten Zweck, welchen sie beabsichtigen, auch nur annähernd zu erreichen, möchte dem erheblichsten Zweifel unterliegen. Da sie jedoch das bestehende Recht darstellen, so werden die nachstehenden Bemerkungen zu ihrer Erläuterung hier ihren Platz finden müssen.

Das Gesetz vom 24. Mai 1844 erklärt alle Verträge, welche über Eisenbahnpapiere, deren Betrag nicht völlig einbezahlt ist, abgeschlossen werden, ohne Ausnahme für nichtig, es sei denn, dass die sofortige Erfüllung Zug um Zug einträte **). Hiernach erwächst

*) Gesetz vom 19. Januar 1836, §. 7. Wer ausser den öffentlich bestellten und vereideten Maklern oder Agenten gegen Entgelt (courtage, Provision und dergleichen) ein Geschäft daraus macht, auf irgend eine Weise zwischen verschiedenen Personen, welcher Art sie sein mögen, schriftlich oder mündlich Geschäfte über die im §. 6 bezeichneten Papiere (nämlich in- oder ausländische auf jeden Inhaber lautende Staats- oder Communalschuld-Papiere) zu unterhandeln, zu vermitteln oder abzuschliessen, ohne vermöge seines Amtes oder Dienstverhältnisses im Auftrage eines der Contrahenten zu handeln, soll mit Gefängnisstrafe von 6 Monaten bis zu 3 Jahren belegt werden. Ausserdem soll derselbe für allen Schaden, welcher für die Betheiligten aus einem von ihm unterhandelten, vermittelten oder abgeschlossenen Geschäfte über dergleichen Papiere unmittelbar oder mittelbar entsteht, unbedingt verhaftet und zu dessen vollständiger Erstattung verbunden sein.

**) Es muss hier darauf aufmerksam gemacht werden, dass durch das Gesetz vom 24. Mai 1844 jenes ältere, für den ganzen Umfang der Preussischen Monarchie geltende Gesetz vom 13. Mai 1840 nicht aufgehoben ist. Nach letzterem Gesetze sind Verträge über ausländische auf jeden Inhaber lautende

die Frage, ob die angedrohte Nichtigkeit sich auch auf den einfachen Mandatsvertrag bezieht, mit andern Worten, ob derjenige, welcher im Auftrage eines Andern Geschäfte über die in dem Gesetz bezeichneten Papiere abgeschlossen hat, gegen denselben auf Schadloshaltung klagen könne oder nicht. Ein in Striethorst's Archiv, Band V pag. 125 Nro. 25, enthaltenes Urtheil des Ober-Tribunals vom 25. März 1852 scheint sich für die Ansicht auszusprechen, dass selbst das einfache Mandatsverhältniss, welches sich auf dergleichen Papiere bezieht, kein Klagerecht gewähre. Der Fall war ungefähr folgender.

A hatte von B den Auftrag erhalten, 20,000 Thaler bei der projectirten Eisenbahn X zu zeichnen. Er zeichnete nun im eigenen Namen 5000 Thlr. für die projectirte Bahn Y; indessen erklärte sich B bereit, die betreffenden Actien der andern Bahn zu übernehmen, und ratihabirte hierdurch die Handlung des A; letzterer machte die Einzahlungen in Betreff der für die Bahn Y gezeichneten 5000 Thlr. und klagte nun gegen B auf Rückzahlung; indessen wurde angenommen, das Gesetz vom 24. Mai 1844 sei anwendbar, trotzdem, dass kein bestimmter Kaufpreis verabredet worden sei.

Hierzu ist zu bemerken, dass es nach unserer Ansicht keinen Unterschied machen konnte, ob A für die Eisenbahn X, oder ob er für die Bahn Y gezeichnet hätte, da durch die nachherige Genehmigung des B die Sache in dasselbe Verhältniss gekommen war, als wenn der Auftrag vom Anfang an auf Actien der Bahn Y gelautet hätte, da auch A jedenfalls nur in der Meinung und in der Absicht, die Geschäfte des B zu führen, für die andere Bahn gezeichnet hatte, wie er sich auch in der That in dem Glauben, das Mandat freilich in etwas anderer Weise, aber doch der Absicht des B entsprechend auszuführen, nicht irrte. Das Urtheil des Ober-Tribunals fasst indess die Sache so

Staats- oder Communal-schuld-papiere irgend einer Art oder über Actien, Obligationen und sonstige Geldpapiere (wozu natürlich auch die Eisenbahn-papiere gehören) auswärtiger Gesellschaften oder Institute nur dann rechtsgültig, wenn sie von beiden Theilen Zug um Zug erfüllt werden, sonst aber ohne Ausnahme nichtig, und es findet eine gerichtliche Klage weder aus solchen Verträgen, noch aus den über sie abgeschlossenen Vergleichen Statt.

auf, als wenn durch die Genehmigung der Zeichnung für die Bahn Y, die zu einer Zeit erfolgte, als A bereits durch Zahlung Quittungsbogen erlangt hatte, ein neuer Vertrag über die Uebernahme dieser Quittungsbogen abgeschlossen worden sei — wenn auch ohne Feststellung eines bestimmten Kaufpreises. Ein solcher Vertrag würde dann ohne Zweifel unter die Bestimmungen des Gesetzes vom 24. Mai 1844 fallen und dem A kein Klagerecht geben. Es ist also klar, dass das Urtheil über den Fall eines wirklich und unzweifelhaft gegebenen Mandats nicht entschieden hat, weshalb die Frage eine offene bleibt und selbstständig zu untersuchen ist.

Wird einfach ein Mandat ertheilt, Actien zu zeichnen, so kann gewiss von einer Anwendung des Gesetzes vom 24. Mai 1844 nicht die Rede sein; denn es wird hier kein Vertrag über ein Eisenbahnpapier abgeschlossen, ja nicht einmal der Auftrag zum Abschluss eines solchen Geschäfts gegeben, sondern der Mandatar soll durch seine Handlung erst ein Eisenbahnpapier creiren; der Vollmachtgeber muss ihn daher für dasjenige Obligo, welches er für ihn übernimmt, völlig schadlos halten, einerlei ob der Mandatar auf eigenen Namen, oder auf den Namen des Vollmachtgebers gezeichnet hat.

Lautet die Vollmacht auf den baaren Ankauf von Actien-Promessen, Interimsscheinen, Quittungsbogen und dergleichen Papieren, so schliesst zwar der Mandatar mit dem Verkäufer ein völlig gültiges Geschäft ab, indem er Zug um Zug bezahlt; mit seinem Auftraggeber hat er aber allerdings einen Vertrag abgeschlossen, der sich auf Quittungsbogen etc. bezieht, und man könnte nach dem Wortlaute des Gesetzes annehmen, dass für ihn kein Klagerecht bestehe, wenn nicht der Auftraggeber bei der Abnahme der Papiere sofort bezahlt oder wenigstens den Betrag der Auslage gut schreibt; indessen würde doch eine solche Auffassung unrichtig sein. Zwar bezieht sich das Gesetz vom 24. Mai 1844 an sich auch auf Vollmachtsverträge, und es wird daher z. B. gegen denjenigen, welcher es vertragsmässig übernommen hat, für einen Andern Quittungsbogen etc. zu kaufen, keine Klage auf Erfüllung des Mandats zulässig sein; aber der Bevollmächtigte, welcher in unserm Falle die Rückgabe der geleisteten Zahlung verlangt, klagt nicht,

weil er seiner Seits in Quittungsbogen oder dergleichen Papiere eine Gegenleistung gemacht hätte, sondern er beruft sich darauf, dass er eine Zahlung für und zur Entlastung des Auftraggebers geleistet habe; nicht die Hingabe des Papiers ist der Grund zu seiner Klage, sondern die Auslage, welche er bei Erfüllung des Mandats gehabt hat; die Natur des anzukaufenden Papiers ist für ihn ganz gleichgültig; dasselbe ist vielmehr nur in zufällige Verbindung mit dem Mandatsverhältniss gebracht, und man kann nicht sagen, dass Machtgeber und Bevollmächtigter über das betreffende Papier einen Vertrag abgeschlossen haben. Der entscheidende Grund ist aber der, dass der Bevollmächtigte gar nicht aus den so oder so lautenden Stipulationen des Mandatvertrages klagt, also gar nicht Vertragsbestimmungen geltend macht, die sich auf die betreffenden Papiere beziehen, sondern einfach die Rückerstattung seiner Auslagen verlangt, zu welchem Verlangen ihn die Gesetze, abgesehen von allen Vertragsbestimmungen, ja auch in dem Falle berechtigen, wo er bloss factisch fremde Geschäfte führt.

Schwieriger ist der Fall, wo der Mandatar, obgleich genau dem ihm ertheilten Auftrage entsprechend, nicht Zug um Zug, sondern z. B. gegen ratenweise Zahlung die verpönten Papiere kauft oder wo er einen Zeitkauf abschliesst. In diesem Falle findet gegen ihn, selbst wenn er in eigenem Namen gehandelt hat, allerdings kein Klagerecht statt; aber sein kaufmännischer Credit kann ihm gebieterisch die Erfüllung des übernommenen Obligo's auferlegen, und so fragt es sich, ob er auf dem Wege der Klage seine Auslagen von dem Mandanten zurückfordern kann. Auch diese Frage glauben wir bejahen zu müssen. Zwar ist das im Auftrage abgeschlossene Geschäft selbst nicht durch ein Klagerecht geschützt; aber es handelt sich nicht von der Gültigkeit dieses Geschäftes, sondern lediglich von Auslagen, die bei Gelegenheit des Mandatsverhältnisses gemacht werden, und ob der Mandatar von dem Dritten zur Zahlung gerichtlich gezwungen werden konnte oder nicht, ist gleichgültig, da §. 65 Theil I Tit. 13 des Allgemeinen Landrechts ganz allgemein sagt: „Der Machtgeber muss den Bevollmächtigten für allen bei den Geschäften gemachten Aufwand, in sofern derselbe nöthig oder nützlich gewesen, entschädigen.“

Nach §. 68 ibidem wird die Nöthigkeit der Ausgaben aber auch durch die Person und Qualität des Bevollmächtigten bedingt, und da kann es wohl keiner Frage unterworfen sein, dass die Ausgabe für den Bevollmächtigten zur nöthigen wird, sobald er in die Lage kommt, bei Ausführung der Vollmacht seinen eigenen Credit gleichsam zum Pfande setzen zu müssen. Der Vollmachtgeber würde aber auch durchaus arglistig handeln, wenn er die Gefahr des ihn allein angehenden Geschäfts auf seinen Mandatar wälzen wollte, und da der Anspruch des Letzteren auf Schadloshaltung nicht sowohl aus den bestimmten Stipulationen eines Vertrages hervorgeht, als vielmehr eine gesetzliche Consequenz des Mandats-Verhältnisses darstellt, so glauben wir, dass das Gesetz vom 24. Mai 1844 in keiner Weise seiner Klage aus §. 65 Theil I Tit. 13 des Allgemeinen Landrechts entgegengesetzt werden kann.

Ob das Mandat völlig unentgeltlich, oder mit einer Vergütung (Provision) verbunden ist, erscheint als gleichgültig, abgesehen natürlich von denjenigen besondern Fällen, wo nach speciellem Gesetze eine unbefugte Makelei anzunehmen, und zugleich vermöge ausdrücklicher Bestimmungen der Anspruch auf Schadloshaltung ausgeschlossen sein möchte.

§. 157.

Es macht bei der Anwendung des Gesetzes vom 24. Mai 1844 keinen Unterschied, ob auf die in demselben erwähnten Papiere bereits 40 Procent eingezahlt worden sind oder nicht, mit andern Worten: die Bestimmung des §. 2 des Gesetzes vom 3. November 1838, nach welcher jede Uebertragung von Actienzeichnungen vor Einzahlung von 40 Procent der Gesellschaft gegenüber absolut ungültig ist, hat keinen Einfluss auf die Rechtsverhältnisse unter den Contrahenten, unter welchen sich die Rechtsbeständigkeit des Vertrages lediglich nach dem Gesetz vom 24. Mai 1844 richtet.

Eine Entscheidung des Ober-Tribunals vom 12. November 1850 (cfr. Striethorst's Archiv Band II pag. 9 Nro. 2) hat folgende Sätze sanctionirt:

„a) Das Eigenthum an Eisenbahn-Quittungsbogen kann schon

„vor geschehener Einzahlung der ersten 40 Procent an Andere
„übertragen werden. Gesetz vom 3. November 1838 §. 2, vom
„9. November 1843 §. 11.“

Jedoch versteht es sich von selbst, dass die Uebertragung nur unter den Contrahenten gültig ist, und auch dies nur dann, wenn sie Zug um Zug erfolgt.

„b) Diese Uebertragung kann auch durch Blanco-Unterschrift, verbunden mit der Aushändigung des Quittungsbogens geschehen. „Allgemeines Landrecht Theil I Tit. 11 §. 376 ff. 393. 402, Tit. 4 §. 94, Tit. 5 §. 81.“ Auch hier muss natürlich das Geschäft Zug um Zug abgeschlossen werden, und ausserdem die Annahme der Uebertragung von der andern Seite auf irgend eine Weise, z. B. durch Zahlung des Preises oder durch Weiter-Giriren, erhellen.

„c) Der Cessionar eines Eisenbahn-Quittungsbogens ist verpflichtet, dem Cedenten die nach geschehener Cession ausgeschriebenen und von demselben an die Gesellschaftscasse geleisteten „Einzahlungen zu erstatten. Allgemeines Landrecht Theil I Tit. 11 §. 402.“

Der citirte §. 402 lautet:

„Durch die Cession tritt der neue Inhaber in alle abgetretene „Rechte und damit verbundene Pflichten des Cedenten.“

§. 158.

Dass das Gesetz vom 24. Mai 1844 als Ausnahme-Gesetz strict zu interpretiren, und daher im Zweifel für die Rechtsgültigkeit eines betreffenden Vertrages oder eines über einen solchen Vertrag abgeschlossenen Vergleichs zu entscheiden sei, möchte wohl nicht bezweifelt werden können. In dieser Beziehung bietet das Rheinische Archiv Band 46 pag. 230 eine interessante Entscheidung dar, welche wir ihres allgemeinen Interesses wegen hier geben wollen. Der Fall war folgender:

A hatte mit B einen Vertrag abgeschlossen, nach welchem B ihm eine gewisse Anzahl von Prioritäts-Obligationen einer Eisenbahn zu einem verabredeten Curse, lieferbar nach Erscheinen der

zweiten Emissions-Rate, überliess. Nach Emission der zweiten Rate bezog A die Prioritäts-Obligationen nicht, und es kam zwischen ihm und B ein Vergleich dahin zu Stande, dass er von der Beziehung der Obligationen entbunden sein, dagegen eine gewisse Summe bezahlen solle.

Als B aus dem Vergleich auf Zahlung der festgesetzten Summe klagte, machte A die Einrede, der Vergleich sei nichtig nach §. 2 in fine des Gesetzes vom 24. Mai 1844, und der erste Richter nahm auch diese Einrede an. Dem Appellationsrichter boten sich hierauf vornehmlich folgende Fragen zur Entscheidung dar: 1) ob Prioritäts-Obligationen überhaupt zu denjenigen Papieren gehören, welche im Sinne des Gesetzes die Betheiligung an einer Eisenbahn-Unternehmung bekunden? 2) ob das Verbot des Gesetzes vom 24. Mai 1844 strict auf den Verkehr mit solchen Papieren beschränkt werden muss, die vor Berichtigung des vollen . . . Betrages ausgegeben worden sind, oder ob dieses Verbot auch auf noch nicht emittirte Papiere analogisch auszudehnen ist?

Der Rheinische Appellations-Gerichtshof entschied durch ein Urtheil vom 6. November 1851 obige Fragen in folgender Weise:

„In Erwägung, dass sich die in dem §. 2 der Verordnung vom 24. Mai 1844 aufgeführten Verträge über Actien-Promessen, Interimsscheine, Quittungsbogen u. s. w. ihrem Gegenstande nach „sämmtlich auf den Verkehr mit solchen Papieren beschränken, wodurch, um die Worte des Paragraphen zu wiederholen, die Betheiligung bei einer Eisenbahn-Unternehmung bekundet werden soll;

„dass bei der durch die Eingangsworte und durch den Titel „der Verordnung nahe gelegten Auffassung dieser Betheiligung als „einer eigentlichen Mitbetheiligung oder Erwerbung eines Miteigenthums an der Eisenbahn-Unternehmung, die Unanwendbarkeit des bezogenen §. 2. in vorliegendem Falle ausser Zweifel tritt, da der „der Klage zu Grunde gelegte Vergleich über einen Vertrag abgeschlossen wurde, der sich, ohne dass dabei von den Contrahenten „die Uebertragung oder Erwerbung irgend einer Mitbetheiligung „bei der N.N. Eisenbahngesellschaft gewährt oder bezweckt wurde, „durchaus in den Grenzen eines Rechtsgeschäfts hält, welches diese

„Gesellschaft zum Zwecke der Realisirung eines von ihr beabsich-
„tigten Anlehens mit dem B einging, und an welchem Geschäft
„dann A unter bestimmten Bedingungen Theil nahm;*)
„dass aber, auch wenn die im §. 2 als das gemeinschaftliche
„Merkmal der betreffenden Verträge gewählte Bezeichnung der
„Betheiligung bei einer Eisenbahn-Unternehmung in einem weitem
„Sinne zu nehmen, und dahin auszudehnen ist, dass davon auch der
„Verkehr mit solchen Papieren umfasst wird, die von Eisenbahnge-
„sellschaften sub modo eines Anlehens creirt, hinsichtlich der Zu-
„nahme oder Abnahme ihres Kaufwerths durch die grössere oder
„geringere Solidität und Prosperität des Eisenbahn-Unternehmens
„selbst bedingt erscheinen, — die Unanwendbarkeit des §. 2 des
„Gesetzes von 24. Mai 1844 auf das vorliegende Rechtsgeschäft
„unverändert fortbesteht, da die in diesem Paragraphen mit Rechts-
„ungültigkeit belegten Verträge, ebenfalls nach dem ausdrücklichen
„Wortlaut des Paragraphen, immerhin nur Verträge über den Ver-
„kehr mit solchen Papieren sind, die ausser dem, dass sie die Be-
„theiligung an einer Eisenbahn-Unternehmung bekunden sollen, vor
„Berichtigung des vollen, dafür einzuzahlenden Betrages ausgege-
„ben werden, — ein Umstand, dessen Mangel hier zu Tage liegt, da
„die von der NN. Eisenbahngesellschaft dem B überlassenen und
„von diesem dem A theilweise abgetretenen Prioritäts-Obligationen
„eben erst gegen Auszahlung des dafür stipulirten vollen Betrages
„und nicht früher aus Händen der anlehnenden Gesellschaft in den
„Besitz des Darleihers übergegangen sind;

„Dass also der erste Richter den hier in Frage stehenden
„Vergleich jedenfalls mit Unrecht den Bestimmungen des §. 2 der
„mehr bezogenen Verordnung unterworfen hat.

„Aus diesen Gründen u. s. w. u. s. w.

Wir halten den ersten Satz, dass der Zeichner einer Prioritäts-
Anleihe (d. h. derjenige, welcher einer Eisenbahngesellschaft gegen
einen festen Zinsfuss und ohne Antheil an der Dividende, Geld
leiht) nicht bei der Eisenbahn-Unternehmung selbst betheiligt ist,

*) Wie man sieht, handelt es sich hier von dem häufig vorkommenden
Falle, wo der Zeichner einer Prioritäts-Anleihe oder eines Theils derselben
seine Betheiligung an Andere abgibt.

und dass also auch eine Prioritäts-Obligation kein die Betheiligung an einer Eisenbahn-Unternehmung bekundendes Papier darstellt, für unbestreitbar richtig. Dass die Prioritäts-Obligationen einen Curs an der Börse haben, ist hierfür völlig gleichgültig; denn auch der grössere oder geringere Cessions- oder Kaufwerth einer gewöhnlichen Forderung wird durch die Solvabilität des Schuldners bedingt, und von dieser allerdings nur in einem kleinen Kreise wirkenden Schwankung des Cessionswerthes einer gewöhnlichen Forderung ist die öffentlich werdende Schwankung des Curses einer Prioritäts-Obligation, so weit sie durch die Solidität und Prosperität der betreffenden Eisenbahn-Unternehmung bedingt wird, im Princip nicht verschieden.

Auch den zweiten Grund, auf den der Appellrichter sich in subsidium gestützt hat, halten wir für richtig. Das Gesetz vom 24. Mai bezieht sich nur auf den Verkehr mit ausgegebenen Papieren, die also vorhanden sein müssen. Allerdings könnten möglicher Weise den Gesetzgeber dieselben Gründe veranlasst haben, auch den Verkehr mit noch nicht emittirten Papieren zu verbieten; doch ist gewiss keine Veranlassung, das Verbot, welches jedenfalls die Freiheit des Verkehrs in singulärer Weise beschränkt, über seinen vom Gesetzgeber selbst angegebenen Umfang auszu-dehnen.

§. 159.

In Eisenbahn-Actien darf in der Regel das Vermögen der Pupillen nicht angelegt werden; jedoch erleidet, wie man sogleich sehen wird, diese Regel in sofern eine Ausnahme, als es sich von Eisenbahnen handelt, bei welchen der Staat die Zinsen des Anlage-Capitals garantirt hat.

Rescript des Königl. Justizministeriums vom 23. Mai 1842 (Justiz-Min.-Blatt 1842, pag. 217 Nro. 113, Min.-Blatt d. inn. Verw. 1842, pag. 232 Nro. 313):

Dem Königl. Pupillen-Collegium zu N. wird auf die Anfrage vom 10. d. Mts. in der N.'schen Vormundschaftssache: ob die zu dem Nachlasse des Vaters der Curanden gehörigen Eisenbahn- und Prioritäts-Actien mit Rücksicht auf den §. 109 des Anhanges zum Allgemeinen Landrecht beibehalten werden dürfen? Folgendes eröffnet:

Der Anhang §. 109 zum Allgemeinen Landrecht verfügt zwar, dass, wenn der Erblasser der Pflegebefohlenen Capitalien auf Actien solcher Institute belegt hat, welche durch ausdrückliche, von dem Könige selbst vollzogene Bekanntmachung Darlehen von Privatpersonen aufzunehmen befugt sind, dergleichen Capitalien, wenn sie auf Minorennē devolvirt sind, so lange stehen bleiben können, bis sich Gelegenheit findet, das Geld zu höheren Zinsen gegen gewöhnliche gesetzliche Sicherheit unterzubringen.

Bei dem Erlass dieser aus dem Rescript vom 29. März 1796 entnommenen Bestimmung hat jedoch an die unter ganz andern Verhältnissen aus den industriellen Fortschritten der neueren Zeit hervorgegangenen Unternehmungen von Eisenbahnen, und an die hierzu gegründeten Actiengesellschaften nicht gedacht werden können. Der Justizminister kann darum, in Ermangelung ausdrücklicher Allerhöchster Genehmigung nicht gestatten, dass Pupillenvermögen in Eisenbahn- und Prioritäts-Actien angelegt werde, oder darin angelegt bleibe, da Eisenbahn-Actien nur einen Titel zur Erwerbung eines Antheils an einem gemeinschaftlichen Eigenthum repräsentiren und Prioritäts-Actien weder mit einem Unterpfande noch mit einer Hypothek versehen sind, die ganze Sicherheit beider aber lediglich in der Rentabilität des Unternehmens besteht, wofür der Staat keine Garantie leistet. Nach den bestehenden Gesetzen ist kein Pupillen-Collegium befugt, ein Eigenthum zu erwerben, welches den Curanden mit vielen Tausend Miteigenthümern in Verbindung bringt und auch nur ein Anrecht auf einen von mannichfachen Umständen abhängigen Ertrag gewährt, und eben so wenig eine Schulforderung an sich zu bringen, welche jeder Real-Sicherheit entbehrt.

Cabinetsordre vom 22. December 1843 (Gesetz-Sammlung 1844 pag. 45): Nachdem Ich durch Meine Ordre vom 22. November vorigen Jahres (cfr. oben §. 80 dieses Buches) angeordnet habe, dass die Ausführung der von den vereinigten ständischen Ausschüssen für ein dringendes Bedürfniss erachteten, umfassenden Eisenbahnverbindungen auch durch Uebernahme einer Garantie für die Zinsen der Anlage-Capitalien Seitens des Staats befördert werden soll, bestimme Ich auf den Antrag des Staatsministeriums vom 5. dieses Monats, dass die Ordre vom 3. Mai 1821 *), betreffend die An-

*) Cabinetsordre vom 3. Mai 1821: Da in Gemässheit Meiner Verordnung vom 17. Januar 1820 für die gesammte Staatsschuld, mithin auch für die bei weitem den grössten Theil derselben bildenden Staatsschuldscheine, das gesammte Vermögen und Eigenthum des Staates, insbesondere die sämmtlichen Domänen, Forsten und säcularisirten Güter im ganzen Umfange der Monarchie, bloss mit Ausschluss derer, welche für das Kron-Fideicommiss bestimmt sind, zur Sicherheit haften, die regelmässige Verzinsung derselben aber durch die der Hauptverwaltung der Staatsschulden unter besonderer Verantwortlichkeit überwiesenen Revenüen

nahme der Staatsschuldscheine als pupillen- und depositalmässige Sicherheit, auch auf diejenigen Eisenbahn-Actien oder Eisenbahn-Obligationen Anwendung finden soll, für welche bis zur Rückzahlung der darin angelegten Capitalien die Zinsen vom Staate unbedingt garantirt worden sind, oder künftig garantirt werden. Beträgt jedoch der vom Staate garantirte Zinssatz bei der einen oder andern Eisenbahn weniger als $3\frac{1}{2}$ Procent, so dürfen Gelder der Pflegebefohlenen in dergleichen Eisenbahn-Actien oder Obligationen nur mit Genehmigung der dem Vormundschaftsgerichte vorgesetzten Behörde angelegt werden.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

Allerhöchster Erlass vom 29. December 1851 (Gesetz-Sammlung 1852, pag. 34):

Auf den Bericht des Staatsministeriums vom 27. dieses Monats bestimme Ich, dass die Ordre vom 3. Mai 1821, betreffend die Annahme von Staatsschuldscheinen als pupillen- und depositalmässige Sicherheit, auch auf die nach Meiner Ordre vom 28. November dieses Jahres (Gesetz-Sammlung pag. 758) in Gemässheit des Gesetzes vom 7. December 1849 (Gesetz-Sammlung pag. 437) zur Bestreitung der Kosten des Baues der Ostbahn, der Westphälischen und der Saarbrücker Eisenbahn aufzunehmenden Staatsanleihe und die auf diese Anleihe bezüglichen Schuldverschreibungen Anwendung finden soll.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

§. 160.

Hinsichtlich der Vindication besteht zwar für Eisenbahnpapiere keine Besonderheit; sie folgen vielmehr den für Papiere *au porteur* überhaupt bestehenden gesetzlichen Regeln. Indessen wird eine Digression über die Vindication solcher Geldpapiere um so mehr an der Stelle sein, als die betreffenden Grundsätze gerade

jener Hypothek sichergestellt ist; so bestimme Ich hiermit, dass zinsbar ausstehende oder unterzubringende Capitalien der Kirchen, Schulen, milden Stiftungen und aller andern öffentlichen Anstalten, der unter Vormundschaft stehenden Personen, wenn ihre Vormünder oder Curatoren darauf antragen, so wie endlich die Verlassenschafts- und Creditmassen, wenn die durch den Curator jedes Mal von Amtswegen darüber schriftlich zu befragenden respectiven Erb-Interessenten und Creditoren es nach der Mehrheit beschliessen, zum Ankaufe von Staatsschuldscheinen verwendet werden können.

Eben so sollen künftig als Amtscapution überall Staatsscheine *al pari* des Nominalwerths angenommen werden und der bisher stattgefundene Unterschied: ob die Capution bei Verwaltung von öffentlichem oder Privat-Vermögen, namentlich der Depositalcassen bestellt wird, fortfallen.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

für die leicht transportablen Eisenbahn-Actien von besonderm Interesse sind.

Papiere, die auf jeden Inhaber (au porteur) lauten, können in der Regel nicht vindicirt, d. h. Seitens des wahren Eigenthümers oder berechtigten Besitzers von einem Dritten zurückgefordert werden, wobei natürlich von allen denjenigen Fällen abgesehen ist, in welchen ein Dritter durch irgend ein vertragsmässiges oder sonst obligatorisches Verhältniss zur Restitution verpflichtet erscheint.

Das Allgemeine Landrecht stellt die auf jeden Inhaber lautenden Papiere in Beziehung auf die Vindication dem baaren Gelde gleich.

Folgende Gesetzesstellen kommen hier in Betracht:

Allgemeines Landrecht, Theil I, Tit. 15:

§. 45. Baares coursirendes Geld kann gegen einen redlichen Besitzer nicht zurückgefordert werden, wenn selbiges auch noch unvermischt und unversehrt in dem Beutel oder andern Behältnisse, in welchem es vorhin gewesen ist, gefunden werden sollte.

§. 46. Hat jedoch der gegenwärtige Besitzer des Geldes, welches unter obigen Umständen von allem andern Gelde mit Gewissheit unterschieden werden kann, dasselbe unentgeltlich überkommen, so muss er es dem Eigenthümer herausgeben.

§. 47. Obige Vorschriften (§. 45, 46) gelten auch von den auf jeden Inhaber lautenden Papieren und Urkunden, so lange dieselben nicht ausser Cours gesetzt werden.

§. 48. Ausser Cours sind solche Papiere gesetzt, wenn der Eigenthümer sein Recht daran, auf eine in die Augen fallende Art auf dem Instrumente selbst vermerkt hat. *)

§. 49. Ingleichen alsdann, wenn auf den unter öffentlicher Autorität ausgefertigten Papieren dieser Art, durch einen den Regeln des Instituts gemässen Vermerk erklärt ist, dass sie nicht mehr an jeden Inhaber zahlbar sein sollen.

*) Nach der Einleitung und §. 1 des Gesetzes vom 16. Juni 1835 hat zwar das Aussercourssetzen, in sofern es durch Privatpersonen geschieht, den betreffenden Gesellschaften oder Instituten gegenüber keine bindende Kraft; indessen verfügt das alinea 2 des erwähnten Paragraphen ausdrücklich: „In Ansehung der Wirkung derselben (nämlich der Aussercourssetzung durch eine Privatperson) gegen andere Besitzer verbleibt es bei den Vorschriften des Allgemeinen Landrechts, Theil I, Tit. 15 „§. 47 und ff.“

§. 50. Privatvermerke (§. 48) können nicht anders, als nach vorhergegangener gerichtlicher Untersuchung durch ein auf das Instrument selbst gesetztes gerichtliches Attest aufgehoben und das Papier wieder in Cours gesetzt werden.

§. 51. Die §. 49 beschriebenen Vermerke hingegen kann nur dasjenige Institut, welches sie gemacht hat, wieder aufheben.

§. 52. Die öffentliche Bekanntmachung der Entwendung oder des Verlustes eines solchen Instruments ist noch nicht hinreichend, Denjenigen, welcher dasselbe vor- oder nachher an sich bringt, als einen unredlichen Besitzer darzustellen.

§. 53. Nur alsdann ist der öffentlichen Bekanntmachung diese Wirkung beizulegen, wenn der Eigenthümer den Besitzer überführen kann, dass dieser davon, zur Zeit des Erwerbes, wirklich Wissenschaft gehabt habe.

Werden Papiere, welche auf den Inhaber lauten, gefunden, so fällt der Fall offenbar unter den vorabgedruckten §. 46; denn der Finder hat die Papiere unentgeltlich überkommen und muss sie daher dem Eigenthümer herausgeben. Indessen gelten auch für diesen Fall die Vorschriften des Allgemeinen Landrechts, Theil I, Tit. 9 §. 31 ff., deren Inhalt wir nur im Allgemeinen dahin angeben wollen, dass, wenn der Finder der Obrigkeit Anzeige macht, unter gewissen Bedingungen und nach gewissen Bekanntmachungen der Zuschlag der gefundenen Sache an den Finder und beziehungsweise an die Armencasse gerichtlich erfolgen kann, gegen welchen Nachtheil der verlierende Eigenthümer durch öffentliche Bekanntmachung seines Verlustes mit einer deutlichen Beschreibung der verlorenen Sache nach §. 50 ibidem zwar nicht in allen Fällen, aber oft sich schützen kann. Es werde übrigens noch darauf aufmerksam gemacht, dass es nach §. 226 des Strafgesetzbuches einer Unterschlagung gleich geachtet und daher nach §. 227 mit Gefängniss nicht unter einem Monat und mit zeitiger Untersagung der Ausübung der bürgerlichen Ehrenrechte (im Milderungsfalle mit Ermässigung bis auf einen Tag Gefängniss) bestraft wird:

wenn Derjenige, welcher eine fremde bewegliche Sache (also auch eine Eisenbahn-Actie) gefunden oder durch Zufall in seinen Gewahrsam bekommen hat, dieselbe zum Nachtheil des Eigenthümers, Besitzers oder Inhabers veräussert, verpfändet, verbraucht oder bei Seite schafft, oder den Gewahrsam derselben der Obrigkeit wider besseres Wissen ableugnet.

Werden Eisenbahn-Actien vindicirt, so müssen sie bei der Klage ganz genau bezeichnet werden. Diesen Satz hat das Ober-Tribunal in einer Entscheidung vom 3. Juli 1851 (cfr. Striethorst's Archiv, Band II, pag. 219 Nro. 46) in folgenden Worten präcisirt:

„Eisenbahn-Actien können zwar in der Weise vindicirt werden, wie die Paragraphen 45—46, Theil I, Tit. 15 des Allgemeinen Landrechts dieses für baares Geld gestatten; zur Zulässigkeit der Vindication gehört aber eine ganz genaue Bezeichnung der Actien.“

Es ist daher den Besitzern von Actien jedenfalls zu rathen, sich ihre Nummern zu merken.

Das Rheinische Recht enthält auch hier (abgesehen von allen denjenigen Fällen, wo Jemand aus einem contractlichen oder contractähnlichen Verhältniss zur Restitution verpflichtet ist) über die Vindication von beweglichen Sachen (meubles) gleichmässige Vorschriften, die ebenfalls für Papiere, die au porteur lauten, überhaupt und mithin auch für Eisenbahn-Papiere (Actien etc.) anwendbar sind.

Der Art. 2279 des Code Napoléon stellt als Grundsatz an die Spitze, dass bei beweglichen Sachen der Besitz einem Titel gleich zu achten sei — *en fait de meubles la possession vaut titre* —, und verfügt sodann, dass nichts desto weniger derjenige, welcher eine bewegliche Sache verloren hat, oder welchem sie gestohlen ist, das Recht haben soll, dieselbe innerhalb 3 Jahren nach dem Tage des Diebstahls oder des Verlustes, in der Hand eines jeden dritten Besitzers (einerlei ob derselbe gutgläubig ist oder nicht) zu vindiciren, wobei Letzterem den Regress gegen Denjenigen vorbehalten wird, von welchem er die Sache empfangen hat. Nach dem folgenden Artikel 2280 kann jedoch die Rückgabe von dem dritten Besitzer dann nur gegen Erstattung des dafür gezahlten Preises verlangt werden, wenn dieser die Sache auf einem Jahrmarkte oder Markte oder bei einer öffentlichen Versteigerung oder von einem mit ähnlichen Sachen handelnden Kaufmann gekauft hat.

Die Anwendbarkeit dieser gesetzlichen Bestimmungen in der Rheinprovinz war in einem Falle bestritten worden, wo es sich von

der Vindication gestohlener auf den Inhaber lautenden Actien eines Bankinstituts, die vom Staate garantirt waren, handelte. Man bezog sich nämlich auf das über die Amortisation verlorener Staatspapiere bezügliche Gesetz vom 16. Juni 1819 und zwar auf den §. 23 desselben, welcher verfügt:

Das gegenwärtige Gesetz soll durchweg in Unserer gesammten Monarchie Anwendung finden, weswegen Wir also auch für diejenigen Theile derselben, in denen das Allgemeine Landrecht und die Allgemeine Gerichtsordnung nicht gelten, den §§. 47 bis und mit §. 53 des Tit. 15, Theil I des Allgemeinen Landrechts *) hierdurch volle Gesetzeskraft beilegen und selbige zu dem Ende in Verbindung mit den nächst vorhergehenden Paragraphen 42—46 — diese jedoch nur, um den übrigen zum Verständniss zu dienen — dem gegenwärtigen Gesetz haben beifügen lassen.

Der Rheinische Appellations-Gerichtshof hat indessen durch ein Urtheil vom 19. März 1851 (cfr. Rheinisches Archiv, Band 47, pag. 1) erkannt, dass der §. 23 des Gesetzes vom 16. Juni 1819 nicht die Tragweite habe, die civilrechtlichen Vorschriften des in der Rheinprovinz geltenden Rechtes über Vindication von Mobilien, Geld und Papieren auf den Inhaber, welche nicht Staatspapiere sind, zu berühren.

Durch vorstehende Entscheidung wird diejenige wohl unzweifelhaft richtige Ansicht nicht berührt, nach welcher die auf Staatsanleihen zum Zwecke des Eisenbahnbaues, z. B. in Gemässheit des Gesetzes vom 7. December 1849 (Gesetz-Sammlung 1849, pag. 437), bezüglichen Schuldverschreibungen und sonstigen Papiere hinsichtlich der Vindication in Folge des §. 23. des Gesetzes vom 16. Juni 1819 auch in der Rheinprovinz nicht nach den Grundsätzen des Rheinischen Rechts, sondern nach den Vorschriften des Allgemeinen Landrechts zu beurtheilen sind.

Ob übrigens Papiere au porteur auch im Falle des Verlustes oder Abhandenkommens einem gesetzlichen Amortisationsverfahren unterliegen, ist für das Recht der Vindication, in wiefern es dem Eigenthümer gegen einen Dritten zusteht, gleichgültig.

*) Es sind dies die vorstehend abgedruckten Paragraphen des Allgemeinen Landrechts.

NACHTRAG.

I. Das Preussische Eisenbahngesetz.

Gesetz vom 3. November 1838, über die Eisenbahn-Unternehmungen.

Wir Friedrich Wilhelm etc. etc. haben für nöthig erachtet, über die Eisenbahn-Unternehmungen und insbesondere über die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publikum allgemeine Bestimmungen zu treffen, und verordnen demnach auf den Antrag Unseres Staatsministeriums und nach erfordertem Gutachten Unseres Staatsraths, wie folgt:

§. 1. Jede Gesellschaft, welche die Anlegung einer Eisenbahn beabsichtigt, hat sich an das Handelsministerium zu wenden, und demselben die Hauptpunkte der Bahnlinie, so wie die Grösse des zu der Unternehmung bestimmten Actien-Capitals genau anzugeben. Findet sich gegen die Unternehmung im Allgemeinen nichts zu erinnern, so ist der Plan derselben, nach den bereits ertheilten und künftig etwa noch zu erlassenden Instructionen, einer sorgfältigen Prüfung zu unterwerfen. Wird in Folge dieser Prüfung Unsere landesherrliche Genehmigung ertheilt, so hat das Handelsministerium, unter Eröffnung der etwa nöthig befundenen besonderen Bedingungen und Maassgaben, eine Frist festzusetzen, binnen welcher der Nachweis zu führen ist, dass das bestimmte Actien-Capital gezeichnet und die Gesellschaft, nach einem unter den Actienzeichnern vereinbarten Statute, wirklich zusammengetreten sei.

§. 2. Hinsichtlich der Actien und der Verpflichtungen der Actienzeichner finden folgende Grundsätze Anwendung:

- 1) die Actien dürfen auf den Inhaber gestellt werden und sind stempelfrei;
- 2) die Ausgabe der Actien darf vor Einzahlung des ganzen Nominalbetrags derselben nicht erfolgen, und eben so wenig die Ertheilung auf den In-

haber gestellter Promessen, Interimsscheine etc. Ueber Partial-Zahlungen dürfen nur Quittungen, auf den Namen lautend, ertheilt werden;

3) der Zeichner der Actie ist für die Einzahlung von 40 Procent des Nominalbetrages der Actie unbedingt verhaftet; von dieser Verpflichtung kann derselbe weder durch Uebertragung seines Anrechts auf einen Dritten sich befreien, noch Seitens der Gesellschaft entbunden werden. Für den Fall, dass die ausgeschriebenen Partialzahlungen in Rückstand bleiben, ist die Bestimmung von Conventionalstrafen, ohne Rücksicht auf die sonst hinsichtlich deren Höhe gesetzlich bestehenden Beschränkungen, zulässig;

4) nach Einzahlung von 40 Procent hat die Gesellschaft, wenn der ursprüngliche Zeichner der Actie sein Anrecht auf einen Andern übertragen hat, die Wahl, ob sie

a) den ursprünglichen Zeichner seiner Verpflichtung entlassen und sich lediglich an den Cessionar halten, oder

b) der Abtretung ungeachtet, den ursprünglichen Zeichner noch ferner in Anspruch nehmen will, in welchem Fall die Gesellschaft gegen den Cessionar keinen Anspruch hat.

Der hierüber von dem Vorstande der Gesellschaft zu fassende Beschluss ist beim Ausschreiben der nächsten Partialzahlung bekannt zu machen.

5) Bei jeder folgenden Cession treten dieselben Bestimmungen ein, welche unter 4) für die erste gegeben worden sind.

6) Wenn nach Einzahlung von 40 Procent die ferneren Partialzahlungen nicht eingehen, so ist die Gesellschaft berechtigt, entweder

a) den Zahlungspflichtigen weiter in Anspruch zu nehmen, oder

b) denselben, unter Aufhebung seiner Verpflichtung gegen die Gesellschaft, des bereits Gezahlten und aller Rechte aus den bisherigen Zahlungen verlustig zu erklären. Bis zu dem Betrage, mit welchem die auf diese Weise ausscheidenden Interessenten betheiligt waren, dürfen neue Actienzeichnungen zugelassen werden.

§. 3. Das Statut ist zu Unserer landesherrlichen Bestätigung einzureichen; es muss jedoch zuvor der Bauplan im Wesentlichen festgestellt worden sein.

So lange die Bestätigung nicht erfolgt ist, bestimmen sich die Verhältnisse der Gesellschaft und ihrer Vertreter nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über Gesellschafts- und Mandatsverträge; mittels der Bestätigung des Statuts, welches durch die Gesetzsammlung zu publiciren ist, werden der Gesellschaft die Rechte einer Corporation oder einer anonymen Gesellschaft ertheilt.

§. 4. Die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte wird dem Handelsministerium vorbehalten; eben

so sind die Verhältnisse der Construction sowohl der Bahn als der anzuwendenden Fahrzeuge, an diese Genehmigung gebunden. Alle Vorarbeiten zur Begründung der Genehmigung hat die Gesellschaft auf ihre Kosten zu beschaffen.

§. 5. Die Anlage von Zweigbahnen kann eben so, wie die von neuen Eisenbahnen überhaupt nur mit Unserer landesherrlichen Genehmigung stattfinden.

§. 6. Zur Emission von Actien über die ursprünglich festgesetzte Zahl hinaus, ist Unsere Genehmigung nothwendig. Die Aufnahme von Gelddarlehen (womit der Kauf auf Credit nicht gleichgestellt werden soll) bedarf der Zustimmung des Handelsministeriums, welches dieselbe an die Bedingung eines festzustellenden Zins- und Tilgungsfonds zu knüpfen befugt ist.

§. 7. Die Gesellschaft ist befugt, die für das Unternehmen erforderlichen Grundstücke ohne Genehmigung einer Staatsbehörde zu erwerben; zur Gültigkeit der Veräußerung von Grundstücken ist jedoch die Genehmigung der Regierung nöthig.

§. 8. Für den Fall, dass über den Erwerb der für die Bahnanlage nothwendigen Grundstücke eine Einigung mit den Grundbesitzern nicht zu Stande kommt, wird der Gesellschaft das Recht zur Expropriation, welchem auch die Nutzungsberechtigten unterworfen sind, verliehen.

Dasselbe erstreckt sich insonderheit:

- 1) auf den zu der Bahn selbst erforderlichen Grund und Boden;
- 2) auf den zu den nöthigen Ausweichungen erforderlichen Raum;
- 3) auf den Raum zur Unterbringung der Erde und des Schuttes etc., bei Einschnitten, Tunnels und Abtragungen;
- 4) auf den Raum für die Bahnhöfe, die Aufseher- und Wärterhäuser, die Wasserstationen und längs der Bahn zu errichtenden Kohlenbehältnisse zur Versorgung der Dampfmaschinen, und
- 5) überhaupt auf den Grund und Boden für alle sonstige Anlagen, welche zu dem Behufe, damit die Bahn als eine öffentliche Strasse zur allgemeinen Benutzung dienen könne, nöthig oder in Folge der Bahnanlage im öffentlichen Interesse erforderlich sind.

Die Entscheidung darüber, welche Grundstücke für die obigen Zwecke (Nro. 1—5) in Anspruch zu nehmen sind, steht in jedem einzelnen Falle der Regierung, mit Vorbehalt des Recurses an das Ministerium, zu. Dagegen ist das Expropriationsrecht auf solche Anlagen nicht auszudehnen, welche, wie Waarenmagazine und dergleichen, nicht den unter Nro. 5 gedachten allgemeinen Zweck, sondern nur das Privatinteresse der Gesellschaft angehen.

§. 9. Ausser dem Expropriationsrechte wird der Gesellschaft auch das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke Behufs der Einrichtung von Interimswegen, der Materialiengewinnung etc., ebenso, wie es bei der Anlegung und Unterhaltung von Kunststrassen dem Staate zusteht, eingeräumt. In welchem Umfange dieses Recht nach den in den verschiedenen

Landestheilen bestehenden Vorschriften geltend zu machen, und welche Grundstücke dabei in Anspruch zu nehmen sind, hat die Regierung, vorbehaltlich des Recurses an das Handelsministerium, zu bestimmen. Jedoch ist überall das Ausgraben von Erde zur Ziegelfabrikation und von Feldsteinen, so wie die Eröffnung von Steinbrüchen und die Benutzung schon vorhandener Steinbrüche, in den durch gegenwärtigen Paragraphen den Gesellschaften beigelegten Befugnissen nicht enthalten.

§. 10. Wenn die Gesellschaft ein benachbartes Grundstück zur Unterbringung der Erde und des Schuttes in Anspruch genommen hat (§. 8 Nr. 3), so soll, nachdem dieser Zweck vollständig erreicht ist, der Eigenthümer die Wahl haben, dieses Grundstück (nach §. 8) der Gesellschaft fortwährend zu überlassen, oder (nach §. 9) gegen Ersatz der Werthsverminderung zurückzunehmen. Sollte jedoch der fortwährende Besitz desselben der Gesellschaft für die Sicherheit der Bahn nöthig sein, so fällt der Anspruch des Eigenthümers auf Rückgabe hinweg.

§. 11. Die Expropriation erfolgt in denjenigen Landestheilen, wo das Allgemeine Landrecht in Kraft ist, nach Vorschrift der §§. 8—11, Theil I, Titel 11.

Die Regierung ernennt die Taxatoren und leitet das Abschätzungsverfahren unter Zuziehung beider Theile. Der Eigenthümer ist verpflichtet, gegen Empfang oder gerichtliche Deposition des Taxwerths, das Grundstück der Gesellschaft zu übergeben, und wird nöthigen Falls von der Regierung hierzu angehalten.

Der Eigenthümer kann, wenn er mit der Schätzung der Taxatoren nicht zufrieden ist, auf richterliche Entscheidung über den Werth antragen. Der Gesellschaft steht ein solches Recht nicht zu.

In der Rheinprovinz, so weit das Allgemeine Landrecht daselbst nicht in Kraft ist, erfolgt die Ausübung des Expropriationsrechts (§. 8) und die Feststellung der Entschädigungen nach den für die Expropriation dort geltenden Bestimmungen.

§. 12. Wenn bei der Entschädigung ausser dem Eigenthümer auch Realberechtigte in Betracht kommen, so hängt es von dem Ermessen der Regierung ab, ob die Entschädigungssumme gerichtlich deponirt, oder ob dafür Caution gestellt werden soll, in welchem letztern Fall die Gesellschaft vom Zeitpunkt der Uebergabe an, landesübliche Zinsen zu zahlen hat.

§. 13. Für die vorübergehende Benutzung von Grundstücken (§. 9) ist die Entschädigung in gleicher Art, wie bei der Expropriation (§. 11), zu bestimmen. Es kann aber für deren Gewährung die Bestellung einer angemessenen Caution verlangt werden, in welchem Falle die Regierung die Sache interimistisch zu reguliren hat.

§. 14. Ausser der Geldentschädigung ist die Gesellschaft auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche die Regierung

an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorfluthsanlagen etc. nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden.

Entsteht die Nothwendigkeit solcher Anlagen erst nach Eröffnung der Bahn durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung, so ist die Gesellschaft zwar auch zu deren Einrichtung und Unterhaltung verpflichtet, jedoch nur auf Kosten der dabei interessirten Grundbesitzer, welche deshalb auf Verlangen der Gesellschaft Caution zu bestellen haben.

§. 15. Bei der Zahlung der Geldvergütungen für Grundstücke, welche nach §. 8 der Expropriation unterworfen sind, ohne Unterschied, ob die Veräußerung selbst durch Expropriation, oder durch freien Vertrag bewirkt wird, kommen die für den Chausseebau in den verschiedenen Landestheilen hierüber bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung; auch sollen die dabei vorkommenden Verhandlungen stempel- und portofrei erfolgen.

§. 16. Hat die Gesellschaft ein nach §. 8 der Expropriation unterworfenenes Grundstück, sei es durch Expropriation oder durch freien Vertrag, erworben, so soll für dasselbe ein Anspruch sowohl auf Wiederkauf als auf Vorkauf eintreten, wenn in der Folge entweder die Anlage dieser Eisenbahn aufgegeben, oder das Grundstück zu ihren Zwecken entbehrlich wird.

§. 17. Den Anspruch auf Wiederkauf und Vorkauf hat der zeitige Eigenthümer des durch den ursprünglichen Erwerb (§. 16) verkleinerten Grundstücks.

§. 18. Den Wiederkauf kann dieser Eigenthümer in einem solchen Fall zu jeder Zeit geltend machen; bestreitet die Gesellschaft das Dasein der im §. 16. bestimmten Bedingungen, so tritt richterliche Entscheidung ein. Die Gesellschaft kann von ihrer Seite den Eigenthümer auffordern, sich über die Ausübung dieses Rechts zu erklären, und er verliert dasselbe, wenn er nicht binnen zwei Monaten diese Erklärung abgibt. Bei dem Wiederkauf zahlt der Eigenthümer den ursprünglichen Kaufpreis, nach Abzug der durch die bisherige Benutzung in dem Grundstück entstandenen Werthsverminderung. Dagegen kann die Gesellschaft keine Verbesserungen in Anrechnung bringen, wohl aber die von ihr auf diesem Boden etwa errichteten Gebäude oder andere Anlagen hinwegnehmen.

§. 19. Der Vorkauf tritt ein, wenn die Gesellschaft das entbehrlich gewordene Grundstück anderweit zu verkaufen Gelegenheit findet. Sie hat diese Absicht, so wie den angebotenen Kaufpreis dem nach §. 17 berechtigten Eigenthümer anzuzeigen, welcher sein Vorkaufsrecht verliert, wenn er sich nicht binnen zwei Monaten darüber erklärt. Unterlässt die Gesellschaft die Anzeige, so kann der Berechtigte seinen Anspruch gegen jeden Besitzer geltend machen.

§. 20. Für alle Entschädigungsansprüche, welche in Folge der Bahnanlage an den Staat gemacht, und entweder von der Gesellschaft selbst anerkannt, oder unter ihrer Zuziehung richterlich festgestellt werden, ist die Gesellschaft verpflichtet.

§. 21. Das Handelsministerium wird nach vorgängiger Vernehmung der Gesellschaft die Fristen bestimmen, in welchen die Anlage fortschreiten und vollendet werden soll, und kann für deren Einhaltung sich Bürgschaften stellen lassen. Im Falle der Nichtvollendung binnen der bestimmten Zeit bleibt vorbehalten, die Anlage, so wie sie liegt, für Rechnung der Gesellschaft unter der Bedingung zur öffentlichen Versteigerung zu bringen, dass dieselbe von den Ankäufern ausgeführt werde. Es muss jedoch dem Antrage auf Versteigerung die Bestimmung einer schliesslichen Frist von sechs Monaten zur Vollendung der Bahn vorangehen.

§. 22. Die Bahn darf dem Verkehr nicht eher eröffnet werden, als, nach vorgängiger Revision der Anlage, von der Regierung die Genehmigung dazu ertheilt worden.

§. 23. Die Handhabung der Bahnpolizei wird, nach einem darüber von dem Handelsministerium zu erlassenden Reglement, der Gesellschaft übertragen. Das Reglement wird zugleich das Verhältniss der mit diesem Geschäft beauftragten Beamten der Gesellschaft näher festsetzen.

§. 24. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn nebst den Transportanstalten fortwährend in solchem Stande zu erhalten, dass die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne; sie kann hierzu im Verwaltungswege angehalten werden.

§. 25. Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn, an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen, entsteht und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, dass der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten, oder durch einen unabwendbaren äussern Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadenersatz befreiender, Zufall nicht zu betrachten.

§. 26. Für die ersten drei Jahre nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden 1. Januar wird, vorbehaltlich der Bestimmungen des §. 45, der Gesellschaft das Recht zugestanden, ohne Zulassung eines Concurrenten, den Transportbetrieb allein zu unternehmen und die Preise sowohl für den Personen, als für den Waarentransport nach ihrem Ermessen zu bestimmen. Die Gesellschaft muss jedoch

- 1) den angenommenen Tarif beim Beginn des Transportbetriebes und die späteren Aenderungen sofort bei deren Eintritt, im Falle der Erhöhung aber sechs Wochen vor Anwendung derselben, der Regierung anzeigen und öffentlich bekannt machen, und
- 2) für die angesetzten Preise alle zur Fortschaffung aufgebene Waaren, ohne Unterschied der Interessenten, befördern, mit Ausnahme solcher Waaren, deren Transport auf der Bahn durch das Bahnreglement oder sonst polizeilich für unzulässig erklärt ist.

§. 27. Nach Ablauf der ersten drei Jahre können, zum Transportbetriebe auf der Bahn, ausser der Gesellschaft selbst, auch Andere, gegen Entrichtung des Bahngeldes oder der zu regulirenden Vergütung (§§. 28 — 31, vergl. mit §. 45), die Befugniss erlangen, wenn das Handelsministerium, nach Prüfung aller Verhältnisse es angemessen findet, denselben eine Concession zu ertheilen.

§. 28. Auf solche Concurrenten sind, in Ansehung der Bahnpolizei, der guten Erhaltung ihrer Anstalten, so wie der Verpflichtung zum Schadenersatz, dieselben Bestimmungen anzuwenden, welche in den §§. 23, 24, 25, für die ursprüngliche Gesellschaft gegeben sind.

§. 29. Die Höhe des Bahngeldes, zu dessen Forderung die Gesellschaft, in Ermangelung gütlicher Einigung mit den Transport-Unternehmern, berechtigt ist, wird in der Art festgesetzt, dass durch dessen Entrichtung, unter Zugrundelegung der wirklichen Erträge aus den letztverflossenen Jahren,

- 1) die Kosten der Unterhaltung und Verwaltung der Bahn nebst Zubehör (mit Ausschluss der das Transport-Unternehmen angehenden Betriebs- und Verwaltungskosten) bestritten,
- 2) der statutenmässige Beitrag zur Ansammlung eines Reservefonds für aussergewöhnliche, die Bahn und Zubehör betreffende Ausgaben aufgebracht,
- 3) die von der Gesellschaft zu übernehmenden Lasten (einschliesslich der im §. 38 gedachten) gedeckt werden können; woneben ausserdem
- 4) der Gesellschaft an Zinsen und Gewinn ein, der bisherigen Nutzung entsprechender, Reinertrag des auf die Bahn und Zubehör verwendeten Anlage-Capitals, zu gewähren bleibt, mit der weiteren Maassgabe jedoch, dass dieser Reinertrag, auch wenn die Erträge der verflossenen Jahre eine höhere Nutzung des Anlage-Capitals gewährt hätten, nicht höher als zu 10 Procent des letzteren, dagegen umgekehrt, auch wenn die Erträge der Vorjahre sich nicht so hoch belaufen hätten, nicht geringer als zu 6 Procent des Anlage-Capitals in Ansatz kommen soll. Zum Anlage-Capital sind auch alle spätere wesentliche, von der Regierung als solche anerkannte, Meliorationen zu rechnen, in so weit dieselben durch Erweiterung des Grund-Capitals bewirkt worden sind.

§. 30. Die Berechnung des Bahngeldes geschieht in folgender Weise:

- 1) aus den von der Gesellschaft im letzten Vierteljahr der ersten Betriebsperiode vorzulegenden Rechnungen der verflossenen $2\frac{3}{4}$ Jahre ist zunächst der bis dahin durchschnittlich gewonnene Reinertrag eines Jahres zu ermitteln. Dieser Reinertrag wird nach Verhältniss der
auf die Bahn und deren Zubehör
und auf das Fuhr- und Transport-Unternehmen nebst dem dazu gehörigen Inventar
verwendeten Anlage-Capitalien vertheilt, und der hiervon auf die Bahn und deren Zubehör fallende Anheil, mit Berücksichtigung der im §. 29 Nro. 4 gegebenen Vorschriften für den Reinertrag der Bahn angenom-

men. Der sonach festgestellte Reinertrag der Bahn und der jährliche Durchschnittsbetrag der in dem §. 29 Nro. 1—3 bezeichneten Ausgabe-positionen zusammen genommen, bilden die Theilungssumme, welche der Festsetzung des Bahngeldes zum Grunde zu legen ist;

- 2) die Frequenz der Bahn ist nach der Einnahme an Personen- und Frachtgeld zu berechnen und hierbei entweder die Centnerzahl der Güterfracht nach Verhältniss des Personengeldes zum Frachtgelde auf Personen-Einheiten, oder auch die Personenzahl nach demselben Verhältniss auf Centner-Einheiten zu reduciren;
- 3) die zu 1 ermittelte Summe, durch die Zahl des auf Personen- oder Centner-Einheiten reducirten Fuhr- und Transportbetriebes zu 2 getheilt, ergibt die Höhe des zu entrichtenden Bahngeldes für eine Person oder einen Centner Waare.

Haben bei einer Bahn verschiedene Sätze des Personengeldes oder für den Gütertransport stattgefunden, so soll bei der Reduction zu 2 hinsichtlich des Personengeldes überall nur der niedrigste Satz, hinsichtlich des Gütertransports aber ein Durchschnittssatz angenommen werden,

- 4) die schliessliche Feststellung des Bahngeldes für Personen und Güter erfolgt demnächst in dem bei der Reduction auf Personen- oder Centner-Einheiten zum Grunde gelegten Verhältnisse, mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der bisherigen Sätze für den Gütertransport.

§. 31. Das Bahngeld ist in bestimmten Perioden, welche das Handelsministerium für jede Eisenbahn auf wenigstens drei und höchstens zehn Jahre festzusetzen hat, von Neuem zu reguliren. Die Gesellschaft darf das festgesetzte Bahngeld nicht überschreiten, wohl aber vermindern. Sowohl der für die ganze Periode festgesetzte Tarif, als die in der Zwischenzeit eintretenden Veränderungen, sind öffentlich bekannt zu machen und auf alle Transporte ohne Unterschied der Unternehmer gleichmässig anzuwenden. Enthält der neue Tarif eine Erhöhung des Bahngeldes, so kann diese erst sechs Wochen nach der Bekanntmachung zur Anwendung kommen.

§. 32. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, nachdem die Regulirung des Bahngeldtarifs nach §§. 29 und 30 erfolgt ist, die Preise, welche sie für die Beförderung an Fuhrlohn neben dem Bahngelde erheben will, nach ihrem Ermessen anzusetzen; es dürfen solche jedoch nicht auf einen höheren Reinertrag als 10 Procent des in dem Transport-Unternehmen angelegten Capitals berechnet werden.

Die Gesellschaft ist hierbei verpflichtet:

- 1) den Frachttarif (sowohl für den Waaren- als für den Personentransport), welcher nachher ohne Zustimmung des Handelsministeriums nicht erhöht werden darf, so wie demnächst die innerhalb der tarifmässigen Sätze vorgenommenen Aenderungen, und zwar im Falle einer Erhöhung früher er-

mässiger Sätze sechs Wochen vor Anwendung derselben, der Regierung anzuzeigen und öffentlich bekannt zu machen; auch

- 2) für die angenommenen Sätze alle zur Fortschaffung aufzugebene Waaren, deren Transport polizeilich zulässig ist, ohne Unterschied der Interessen zu befördern.

§. 33. Sofern nach Abzug der das Transport-Unternehmen betreffenden Ausgaben, einschliesslich des in dem Statute mit Genehmigung des Ministeriums festzusetzenden jährlichen Beitrags zur Ansammlung eines Reservefonds, für die zuletzt verlaufene Periode sich an Zinsen und Gewinn ein Reinertrag von mehr als zehn Procent des in dem Unternehmen angelegten Capitals ergibt, müssen die Fuhrpreise in dem Maasse herabgesetzt werden, dass der Reinertrag diese zehn Procent nicht überschreite. Wenn jedoch der Ertrag des Bahngeldes das dafür im §. 29 verstattete Maximum von zehn Procent nicht erreicht, so soll der Ertrag des Transportgeldes zehn Procent so lange übersteigen dürfen, bis beide Einnahmen zusammengerechnet einen Reinertrag von zehn Procent der in dem gesammten Unternehmen angelegten Capitale ergeben.

§. 34. Um die Ausführung der in den §§. 29—33 gegebenen Vorschriften möglich zu machen, ist die Gesellschaft verpflichtet, über alle Theile ihrer Unternehmung genaue Rechnung zu führen und hierin die ihr von dem Handelsministerium zu gebende Anweisung zu befolgen. Diese Rechnung ist jährlich bei der vorgesetzten Regierung einzureichen.

§. 35. Wenn über die Anwendung des Bahngeld- oder des Frachttarifs zwischen der Gesellschaft und Privatpersonen Streitigkeiten entstehen, so kommt die Entscheidung hierüber, mit Vorbehalt des Recurses an das Handelsministerium, der Regierung zu.

§. 36. Die aus dem Postregale entspringenden Vorrechte des Staates, an festgesetzten Tagen und zwischen bestimmten Orten, Personen und Sachen zu befördern, gehen, so weit es für den Betrieb der Eisenbahnen nöthig ist, die in jenem Regale enthaltene Ausschlussung des Privatgewerbes aufzugeben, auf dieselben über, wobei der Postverwaltung die Berechtigung vorbehalten bleibt, die Eisenbahnen zur Beförderung von postmässigen Versendungen unter den nachfolgenden näheren Bestimmungen zu benutzen:

- 1) Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihren Betrieb, so weit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen.
- 2) Sie übernimmt den unentgeltlichen Transport der Briefe, Gelder und aller anderen, dem Postzwange unterworfenen Güter.
- 3) Sie übernimmt ferner den unentgeltlichen Transport derjenigen Postwagen, welche nöthig sein werden, um die der Post anvertrauten Güter zu befördern.
- 4) Findet es die Postverwaltung nöthig, der Gesellschaft Reisende zur Be-

förderung zu überweisen, so ist die Gesellschaft verpflichtet, dieselben vorzugsweise vor anderen Personen auf derjenigen Classe von Bahnwagen, die dazu von der Post für immer bestimmt werden sollen, gegen Entrichtung des gewöhnlichen Personengeldes dieser Wagen zu befördern.

5) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die mit Postfreipässen versehenen Personen unentgeltlich zu befördern, vorausgesetzt, dass diese nur einen Theil ihrer Reise auf der Eisenbahn, einen andern aber mit gewöhnlichem Postfuhrwerk zurücklegen.

6) Wird der regelmässige Postbetrieb auf einer Eisenbahn dergestalt durch die Schuld der Gesellschaft unterbrochen, dass die Postverwaltung ihren Betrieb einstweilen durch andere Anstalten zu besorgen genöthigt wird, so ist die Gesellschaft zum Ersatz des hierdurch veranlassten Kostenaufwandes verpflichtet.

§. 37. Wird eine Concurrenz im Transport auf der Eisenbahn verstatet (§. 27), so sind die Concurrenten gegen die Post zu denselben Leistungen verpflichtet, wie die ursprünglichen Unternehmer (§. 36). Für die angemessene Vertheilung dieser Lasten unter den verschiedenen Unternehmern ist bei Ertheilung der Concession Bedacht zu nehmen.

§. 38. Von den Eisenbahnen ist eine Abgabe zu entrichten, welche im Verhältnisse des auf das gesammte Actien-Capital, nach Abzug aller Unterhaltungs- und Betriebskosten und des jährlich inne zu haltenden Beitrags zum Reservefonds, treffenden Ertrags sich abstuft. Die Höhe dieser Abgabe soll aber erst dann regulirt werden, wenn die zweite, innerhalb Unserer Staaten concessionirte Eisenbahn drei Jahre in vollständigem Betriebe gewesen ist und dadurch zu einer angemessenen Regulirung die nöthigen Erfahrungen gesammelt worden sind; bis dahin ist die Post für den Verlust, welchen sie durch die Eisenbahnen in ihrer Einnahme erweislich erleidet, von jeder Gesellschaft mit Berücksichtigung der im §. 36 zum Vortheile der Post bestimmten Leistungen zu entschädigen.

Von der Entrichtung einer Gewerbesteuer bleiben die Eisenbahngesellschaften befreit.

§. 39. Der Ertrag der im §. 38 vorbehaltenen Abgabe soll zu keinen andern Zwecken, als zur Entschädigung der Staatscasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen und zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Capitals, verwendet werden. Ueber die Art dieser Verwendung werden Wir Unser Handelsministerium mit besonderer Anweisung versehen.

§. 40. Nach vollendeter Amortisation soll dem Unternehmen eine solche Einrichtung gegeben werden, dass der Ertrag des Bahngeldes die Kosten der Unterhaltung der Bahn und der Verwaltung nicht übersteige.

§. 41. Sollte künftig eine Concurrenz in der Transport-Unternehmung bewilligt werden (§. 27), so wird den Concurrenten gleichfalls eine angemessene

sene Abgabe aufgelegt und darüber in der Concession das Nöthige bestimmt werden.

§. 42. Dem Staate bleibt vorbehalten, das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen.

Hierbei ist, vorbehaltlich jeder anderweiten, hierüber durch gütliches Einvernehmen zu treffenden Regulirung, nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

- 1) Die Abtretung kann nicht eher als nach Verlauf von dreissig Jahren, von dem Zeitpunkte der Transport-Eröffnung an, gefordert werden.
- 2) Sie kann ebenfalls nur von einem solchen Zeitpunkte an gefordert werden, mit welchem, zufolge des §. 31 eine neue Festsetzung des Bahngeldes würde eintreten müssen.
- 3) Es muss der Gesellschaft die auf Uebernahme der Bahn gerichtete Absicht mindestens ein Jahr vor dem zur Uebernahme bestimmten Zeitpunkte angekündigt werden.
- 4) Die Entschädigung der Gesellschaft erfolgt sodann nach folgenden Grundsätzen:

- a) Der Staat bezahlt an die Gesellschaft den fünf und zwanzigfachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämtliche Actionäre im Durchschnitt der letzten fünf Jahre ausbezahlt worden ist;
- b) die Schulden der Gesellschaft werden ebenfalls vom Staate übernommen und in gleicher Weise, wie dies der Gesellschaft obgelegen haben würde, aus der Staatscasse berichtigt, wogegen auch alle etwa vorhandenen Activforderungen auf die Staatscasse übergehen;
- c) gegen Erfüllung obiger Bedingungen geht nicht nur das Eigenthum der Bahn und des zur Transport-Unternehmung gehörigen Inventariums sammt allem Zubehör auf den Staat über, sondern es wird demselben auch der von der Gesellschaft angesammelte Reservefonds mit übereignet;
- d) bis dahin, wo die Auseinandersetzung mit der Gesellschaft nach vorstehenden Grundsätzen regulirt, die Einlösung der Actien und die Uebernahme der Schulden erfolgt ist, verbleibt die Gesellschaft im Besitze und in der Benutzung der Bahn.

§. 43. Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlasst werden, kann die Gesellschaft vom Staate einen Ersatz nicht in Anspruch nehmen.

§. 44. Die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer, welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, soll binnen einem Zeitraum von dreissig Jahren nach Eröffnung der Bahn nicht zugelassen werden; anderweite Verbesserungen der Communication zwischen diesen Orten und in derselben Richtung sind jedoch hierdurch nicht beschränkt.

§. 45. Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach der Bestimmung des Handelsministeriums, den Anschluss anderer Eisenbahn-Unternehmungen an ihre

Bahn, es möge die beabsichtigte neue Bahn in einer Fortsetzung, oder in einer Seitenverbindung bestehen, geschehen zu lassen und der sich anschliessenden Gesellschaft den eigenen Transportbetrieb auf der früher angelegten Bahn, auch vor Ablauf des im §. 26 gedachten Zeitraums, zu gestatten. Sie muss sich gefallen lassen, dass die zu diesem Behuf erforderlichen baulichen Einrichtungen, z. B. die Anlage eines zweiten Geleises, von der sich anschliessenden Gesellschaft bewirkt werden. Das Handelsministerium wird hierüber, so wie über die Verhältnisse beider Unternehmungen zu einander, und besonders wegen der vor Ablauf der ersten drei Jahre (§. 26) statt des Bahngeldes zu entrichtenden Vergütung, das Nöthige bei der Concession des Anschlusses festsetzen.

§. 46. Zur Ausübung des Aufsichtsrechts des Staates über das Unternehmen wird, nach Ertheilung Unserer Genehmigung (§. 1) ein beständiger Commissarius ernannt werden, an welchen die Gesellschaft sich in allen Beziehungen zur Staatsverwaltung zu wenden hat. Derselbe ist befugt, ihre Vorstände zusammen zu berufen und deren Zusammenkünften beizuwohnen.

§. 47. Die ertheilte Concession wird verwirkt und die Bahn mit den Transportmitteln und allem Zubehör für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert, wenn diese eine der allgemeinen oder besondern Bedingungen nicht erfüllt und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer endlichen Frist von mindestens drei Monaten ohne Erfolg bleibt.

§. 48. Die Bestimmungen dieses Gesetzes über die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften, zum Staate und zum Publikum, sollen auch bei den Unternehmungen derjenigen Eisenbahngesellschaften, deren Statuten bereits Unsere Genehmigung erhalten haben, zur Anwendung kommen.

§. 49. Wir behalten uns vor, nach Maassgabe der weiteren Erfahrung und der sich daraus ergebenden Bedürfnisse, die im gegenwärtigen Gesetze gegebenen Bestimmungen, durch allgemeine Anordnungen oder durch künftig zu ertheilende Concessionen, zu ergänzen und abzuändern und nach Umständen denselben auch andere ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen. Sollten Wir es für nothwendig erachten, auch den bereits concessionirten oder in Gemässheit dieses Gesetzes zu concessionirenden Gesellschaften die Beobachtung dieser Ergänzungen, Abänderungen oder neuen Bestimmungen aufzulegen, so müssen sie sich denselben gleichfalls unterwerfen. Sollte jedoch durch neue, in diesem Gesetze weder festgesetzte noch vorbehaltene (§. 38) und, sofern von künftig zu concessionirenden Gesellschaften die Frage ist, später als die ihnen ertheilte Concession, erlassene Bestimmungen, eine Beschränkung ihrer Einnahmen oder eine Vermehrung ihrer Ausgaben herbeigeführt werden, so ist ihnen eine angemessene Geldentschädigung dafür zu gewähren.

II. Das Preussische Gesetz über die Actien-Gesellschaften.

Gesetz vom 9. November 1843.

Wir Friedrich Wilhelm etc. etc. verordnen über die Rechtsverhältnisse der Actiengesellschaften, auf den Antrag Unseres Staatsministeriums und nach erfordertem Gutachten Unseres Staatsraths, für den ganzen Umfang Unserer Monarchie, was folgt:

I. Allgemeine Grundsätze.

§. 1. Actiengesellschaften mit den im gegenwärtigen Gesetze bestimmten Rechten und Pflichten können nur mit landesherrlicher Genehmigung errichtet werden.

Der Gesellschaftsvertrag (das Statut) ist zur landesherrlichen Bestätigung vorzulegen.

§. 2. Der Gesellschaftsvertrag ist gerichtlich oder notariell aufzunehmen oder zu vollziehen. Derselbe muss insbesondere bestimmen:

- 1) die Firma und den Sitz der Gesellschaft;
- 2) den Gegenstand des Unternehmens und ob dasselbe auf eine gewisse Zeitdauer beschränkt ist oder nicht;
- 3) die Höhe des Grundcapitals, so wie der einzelnen Actien, und ob diese auf jeden Inhaber, oder auf bestimmte Inhaber gestellt werden sollen;
- 4) die Grundsätze, nach welchen die Bilanz (§. 24.) aufzunehmen ist.
- 5) die Art der Vertretung und die Formen für die Legitimation der Vertreter;
- 6) die Form, in welcher die Zusammenberufung der Mitglieder erfolgt;
- 7) die Art und Weise, wie das Stimmrecht von den Mitgliedern ausgeübt wird;
- 8) die Gegenstände, über welche schon durch einfache Stimmenmehrheit oder nur durch eine noch grössere Anzahl von Mitgliedern Beschluss gefasst werden kann;
- 9) die öffentlichen Blätter in welchen die von der Gesellschaft ausgehenden Bekanntmachungen erfolgen sollen.

§. 3. Der bestätigte Gesellschaftsvertrag wird durch das Amtsblatt desjenigen Regierungsbezirks, in welchem die Gesellschaft ihren Sitz hat, bekannt gemacht.

Eine Anzeige von der Bestätigung des Gesellschaftsvertrages ist in die Gesetzsammlung aufzunehmen.

Ist jedoch der Gesellschaft die Ausstellung von Actien auf jeden Inhaber gestattet,

oder sind derselben, über die Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes hinaus, besondere Vorrechte beigelegt worden,

oder sind im Statut die Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes abgeändert,

so muss die vollständige Aufnahme des Gesellschaftsvertrages nicht bloss in das Amtsblatt, sondern auch in die Gesetzsammlung erfolgen.

Die Kosten der Bekanntmachung durch das Amtsblatt trägt die Gesellschaft.

§. 4. Jede Veränderung oder Verlängerung des Gesellschaftsvertrags bedarf ebenfalls der landesherrlichen Genehmigung, so wie der im §. 3. vorgeschriebenen Bekanntmachung.

§. 5. Die Actiengesellschaft darf keine Firma annehmen, welche die Namen der Betheiligten ausdrückt, sondern ist nach dem Gegenstande, für welchen sie errichtet worden, zu benennen.

§. 6. Die Concession einer Actiengesellschaft kann vom Landesherrn aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls gegen Entschädigung zurückgenommen werden.

Die Entschädigung erstreckt sich jedoch nur auf den wirklichen Schaden, nicht auf den entgangenen Gewinn.

Ueber die Höhe der Entschädigung entscheidet in streitigen Fällen der Richter.

§. 7. Macht sich eine Actiengesellschaft eines groben Missbrauchs ihres Privilegiums schuldig, so geht dieselbe ihres Rechts ohne Entschädigung verlustig.

Die Aufhebung des Rechts kann jedoch in diesem Falle nur durch Richterspruch erfolgen.

II. Rechtsverhältniss der Actien-Gesellschaften und der Actionäre.

1) Im Allgemeinen.

§. 8. Actiengesellschaften erlangen durch die landesherrliche Genehmigung die Eigenschaft juristischer Personen, und insbesondere das Recht, Grundstücke und Capitalien auf ihren Namen zu erwerben und in das Hypothekenbuch eintragen zu lassen.

§. 9. Die Actiengesellschaften, welche auf Gewerbe- oder Handelsunternehmungen gerichtet sind, haben kaufmännische Rechte und Pflichten.

Uebernehmen sie Wechselverbindlichkeiten, so ist gegen sie zwar der Wechselprocess zulässig, die Execution findet jedoch nur in das Vermögen der Gesellschaft statt.

An Orten, wo kaufmännische Corporationen bestehen, sind sie denselben beizutreten verpflichtet.

§. 10. So weit das Statut über die Rechte und Pflichten der Actionäre gegeneinander keine besondere Bestimmungen enthält, kommen die am Sitz der Gesellschaft geltenden gesetzlichen Vorschriften über Gesellschaftsverträge zur Anwendung.

2) Actien auf jeden Inhaber.

§. 11. Wird der Gesellschaft die Ausstellung von Actien auf jeden Inhaber gestattet, so darf

- 1) die Ausgabe der Actien vor Einzahlung des ganzen Nominalbetrages derselben nicht erfolgen, und eben so wenig dürfen über die geleisteten Partial-Zahlungen Promessen oder Interimsscheine, welche auf den Inhaber lauten, ausgestellt werden;
- 2) der Zeichner der Actie ist für die Einzahlung von 40 Procent des Nominalbetrages der Actie unbedingt verhaftet; von dieser Verpflichtung kann derselbe weder durch Uebertragung seines Anrechts auf einen Dritten sich befreien, noch Seitens der Gesellschaft entbunden werden;
- 3) ob und unter welchen Maassgaben nach erfolgter Einzahlung von 40 Procent die Uebertragung der aus den geleisteten Zahlungen entspringenden Rechte und Verbindlichkeiten an einen Dritten zulässig ist, muss im Gesellschaftsvertrage bestimmt werden.

3) Actien auf bestimmte Inhaber.

§. 12. Werden die Actien auf bestimmte Inhaber ausgestellt, so muss die genaue Bezeichnung derselben nach Namen, Wohnort und Stand in das Actienbuch der Gesellschaft eingetragen werden.

Geht das Eigenthum der Actie auf einen Andern über, so ist dieser zur Vermerkung in dem Actienbuche anzumelden.

Im Verhältniss zu der Gesellschaft werden nur Diejenigen als die Eigenthümer der Actien angesehen, die als solche im Actienbuche verzeichnet sind.

§. 13. So lange der Actionär den Betrag der Actie nicht vollständig berichtet hat, wird er durch Uebertragung seines Anrechts auf einen Andern von der Verbindlichkeit zur Zahlung des Rückstandes nur dann befreit, wenn die Gesellschaft hierzu ihre Einwilligung ertheilt.

Auch in diesem Falle bleibt der austretende Actionär auf Höhe des Rückstandes für alle bis dahin von der Gesellschaft eingegangene Verbindlichkeiten noch auf Ein Jahr, vom Tage des Austritts an gerechnet, subsidiarisch verhaftet.

4) Gemeinsame Bestimmungen für beide Arten von Actien.

§. 14. Im Gesellschaftsvertrage können für den Fall der verzögerten Einzahlung des gezeichneten Actienbetrages oder eines Theils desselben Conventionalstrafen ohne Rücksicht auf die sonst stattfindenden gesetzlichen Einschränkungen festgesetzt werden.

§. 15. Kein Actionär ist schuldig, zu den Zwecken der Gesellschaft und zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeit mehr beizutragen, als den Nominalbetrag der Actie; er kann aber auch, ausser dem Falle der Auflösung der Gesellschaft, den eingezahlten Betrag niemals zurückfordern.

§. 16. Der Actionär tritt für seine Person zu den Gläubigern der Gesellschaft nicht in das Verhältniss eines Schuldners, sondern bleibt, so weit der Betrag der Actie noch nicht berichtet ist, nur Schuldner der Gesellschaft.

§. 17. Die Gesellschaft darf das statutenmässige Grundcapital durch Rückzahlung an die Actionäre nicht verkleinern.

Die Stipulation von Zinsen zu bestimmter Höhe ist nur für denjenigen, im Statute anzugebenden, Zeitraum zulässig, welchen die Vorbereitung des Unternehmens bis zum Anfange des vollen Betriebes erfordert. Von letzterem Zeitpunkte an darf unter die Actionäre, sei es in Form von Zinsen oder Dividenden ein Mehreres, als nach den Jahresabschlüssen sich an Ueberschuss ergibt, nicht vertheilt werden.

§. 18. Bei entstehender Insolvenz der Gesellschaft sind die Actionäre zur Erstattung der früher an sie ausgezahlten Zinsen und Dividenden nicht verbunden.

III. Rechte und Pflichten der Vorsteher der Gesellschaft.

§. 19. Die Geschäfte der Gesellschaft werden durch einen, nach Vorschrift des Statuts bestellten Vorstand verwaltet, dessen jedesmalige Mitglieder öffentlich bekannt gemacht werden müssen. (§. 2. Nro. 9.)

§. 20. Die Vorsteher sind aus den von ihnen Namens der Gesellschaft geführten Geschäften und eingegangenen Verbindlichkeiten für ihre Person einem Dritten nur dann verpflichtet, wenn sie den Bestimmungen im §. 11. Nro. 1., §§. 12., 17., 24., 25., 27. und 29. entgegen handeln.

§. 21. Die Befugniss des Vorstandes zur Vertretung der Gesellschaft bei gerichtlichen und aussergerichtlichen Geschäften erstreckt sich auch auf diejenigen Fälle, in welchen eine Special-Vollmacht erforderlich ist.

§. 22. Die Insinuation der Vorladungen und anderer Zufertigungen an die Gesellschaft ist gültig, auch wenn sie nur an Ein Mitglied des Vorstandes geschieht.

§. 23. Eide, Namens der Gesellschaft, werden von dem Vorstande abgeleistet.

§. 24. Der Vorstand ist schuldig, die zur Uebersicht der Vermögenslage erforderlichen Bücher zu führen, auch in den ersten drei Monaten eines jeden Geschäftsjahres eine Bilanz des Gesellschaftsvermögens zu ziehen, und in ein dazu bestimmtes Buch einzutragen. Die Bilanz ist der Regierung mitzutheilen, in deren Bezirk die Gesellschaft ihren Sitz hat.

§. 25. Ergibt sich aus der letzten Bilanz, dass sich das Grundcapital um die Hälfte vermindert hat, so muss der Vorstand dies unverzüglich öffentlich bekannt machen.

Die Regierung muss in diesem Falle von den Büchern der Gesellschaft Einsicht nehmen und kann nach Befinden der Umstände die Auflösung der Gesellschaft verfügen.

§. 26. Beträgt das Vermögen der Gesellschaft nach der vorgelegten Bilanz nicht mehr so viel, dass dasselbe die Schulden deckt, so muss das Gericht, welchem die Regierung davon Mittheilung zu machen hat, den Conkurs (Falliment) von Amtswegen eröffnen.

§. 27. Die Bücher der Gesellschaft sind dreissig Jahre lang aufzubewahren.

Bei Auflösung der Gesellschaft sind die Bücher dem Handelsgerichte des Orts oder Bezirks, oder wo besondere Handelsgerichte nicht bestehen, dem Civilgerichte, welchem die Gesellschaft unterworfen ist, zur Aufbewahrung auf die Dauer von zehn Jahren zu übergeben.

IV. Auflösung der Gesellschaft.

§. 28. Durch den Tod einzelner Mitglieder wird die Gesellschaft nicht aufgelöst; auch können einzelne Mitglieder nicht auf Theilung antragen.

Dagegen hört die Gesellschaft auf:

- 1) in den Fällen der §§. 6. und 7.;
- 2) durch Ablauf der statutenmässig bestimmten Zeit;
- 3) durch statutenmässigen Beschluss der Mitglieder, mit landesherrlicher Genehmigung;
- 4) durch Verfügung der Regierung im Falle des §. 25.;
- 5) durch Eröffnung des Concurses (Falliments).

§. 29. Die bevorstehende Auflösung der Gesellschaft ist in den Fällen des §. 28. Nro. 1—4 zu drei verschiedenen Malen durch die öffentlichen Blätter (§. 2. Nro. 9.) bekannt zu machen.

Die Vertheilung des Gesellschaftsvermögens darf nicht eher vollzogen werden, als nach Verlauf von sechs Monaten, von dem Tage an gerechnet, wo die Bekanntmachung zum dritten Male erfolgt ist.

Durch diese Bekanntmachung müssen zugleich die Gläubiger aufgefordert werden, sich bei der Gesellschaft zu melden. Die bekannten Gläubiger sind hierzu durch besondere Erlasse aufzufordern.

Diejenigen Gläubiger, welche sich nicht innerhalb sechs Monaten melden, gehen ihrer Rechte zu Gunsten der Gesellschaft verlustig.

Im Falle der Auflösung wegen Insolvenz (§. 28. Nro. 5.) tritt das Conkurs-(Falliments-)Verfahren ein.

§. 30. Auf die bereits bestehenden Actiengesellschaften findet dieses Gesetz keine Anwendung.

Sachregister

für

beide Theile des „Eisenbahnrechts.“*)

NB. Die Römischen Ziffern I und II bedeuten den Theil, die arabischen Ziffern die Seitenzahl.

A.

- Abschneidung von Zugängen durch die Eisenbahn I. 144.
Actien au porteur; ihre Vindication II. 279 ff.
Actien auf bestimmte Inhaber II. 266.
Actien-Ausgabe II. 262, 265.
Actien-Gesetz vom 9. November 1843. Text desselben II. 296.
Actienwesen II. 261 ff. Siehe auch „Cession“, „Caducitätserklärung.“
Actienzeichner deren Rechtsverhältnisse bei späterer Aenderung der Statuten I. 7, 8.; haften für 40 Procent II. 262, 263, 265.
Actienzeichnungen, vor Abschluss des Gesellschaftsvertrages erzeugen nur in sehr beschränkter Weise Rechte und Pflichten I. 3, 4, 5.
Actienzeichnungen, nach Abschluss des Gesellschaftsvertrages verpflichten unbedingt I. 5, 6.
Actienzeichnung, Form derselben I. 5.
Actienzeichnungen, Eröffnung von — ist strafbar ohne Genehmigung I. 3, 8. II. 269.
Actionair; derselbe kann nur die ihm persönlich zustehenden Ansprüche klageweise gegen die Gesellschaft verfolgen. II. 23—25.
Actionaire, Klagen gegen dieselben I. 6. II. 262, 263. Haftbarkeit derselben II. 267.
Adjacenten, Verpflichtungen der bauenden Eisenbahngesellschaften diesen gegenüber I. 133. ff.

*) Die Inhaltsangabe der Capitel und Abschnitte findet sich am Anfange jedes Theils.

- Wegen Herstellung oder Beseitigung von Eisenbahn-Anlagen steht den Adjacenten der Rechtsweg nicht zu I. 134.
- Anlagen nach Eröffnung des Betriebes können den Eisenbahngesellschaften nicht auferlegt werden I. 135 ff.
- Entschädigung der Adjacenten I. 137 ff.
- Die Befolgung der für den Bau der Bahn Seitens der Regierung erlassenen Vorschriften, schliesst die Pflicht, die Adjacenten zu entschädigen, nicht unbedingt aus I. 141.
- Rechtsweg I. 141.
- Eisenbahndamm I. 134, 141.
- Erderschütterung durch die Züge I. 143.
- Fehler beim Bau der Bahn I. 143.
- Blutegelteich I. 143.
- Wegeübergänge — Hemmung der Passage I. 143, 144.
- Abschneidung von Zugängen I. 144.
- Frequenzverminderung in einer Gegend I. 144.
- Umwege der Adjacenten I. 144, 145.
- Wegegerechtigkeiten I. 145.
- Auswurf von Kohlen und Asche durch die Lokomotive I. 145—147.
- Theilweise exproprierte Eigenthümer als Adjacenten I. 147—148.
- Administrationsrath II. 19, 62.
- Administrativer Zwang II. 155, 247, 259.
- Affichirung, des Gesellschaftsvertrages in der Rheinprovinz I. 18, 19.
- Amortisation II. 11, 244.
- Amtsbefugnisse der Aufsichtsbehörden II. 241 ff.
- Angrenzende Eigenthümer, siehe „Adjacenten“.
- Ankauf der Eisenbahnen durch den Staat II. 243.
- Anlagen, siehe „Adjacenten“.
- Anlagen auf expropriirtem Terrain I. 106, 107.
- Anlage, der Bahn — mangelhafte I. 143.
- Anstellungs-Gesuche II. 63.
- Anstellung von Invaliden und Militair-Personen mit Civilversorgungsschein II. 63 ff.
- Anträge, Behufs Erlangung der Concession zu einem Eisenbahn-Unternehmen I. 9 ff.
- Anzeige, von Unglücksfällen an die Staatsanwaltschaften II. 82,
- Appellfrist der Eisenbahngesellschaften I. 17.
- Arbeiter-Verordnung vom 21. December 1846, betreff. die bei dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Arbeiter I. 149—159.
- Feilhalten von Lebensmitteln an Arbeiter I. 159.
- Arreste auf Entschädigungssummen, die wegen Expropriation etc. verschuldet werden I. 111.

- Arreststrafen gegen Bahnpolizei-Beamte II. 59, 60.
- Arretirung durch Bahnpolizei-Beamte II. 36 ff.
- Aufsichtsbehörden der Eisenbahngesellschaften. Befugnisse II. 241 ff.
- Aufsichtsrecht des Staates II. 245 ff.
- Ausländische Papiere au porteur II. 268 ff.
- Auswurf von Kohlen und Asche I. 145—147.

B.

- Bahngeld II. 192 ff.; dessen Berechnung II. 197.
- Bahnhöfe II. 100; Grundsteuer derselben II. 227; Gewerbebetrieb auf denselben II. 100.
- Bahnkörper II. 88 ff.
- Bahnlinie; Reclamationen gegen die Feststellung derselben Seitens der Grundeigenthümer I. 23.
- Bahnpolizei-Beamte:
 - Verzeichniss derselben II. 30, 32.
 - Anstellung und Qualification II. 32.
 - Vereidung derselben II. 32, 34.
 - Stempelpflichtigkeit ihrer Vereidungs-Protokolle II. 34, 35.
 - Ihre Bewaffnung II. 35.
 - Ihre Arretirungs-Befugnisse II. 35—38.
 - Verfahren bei der Arretirung, ibidem.
 - Sie sind nur in Beziehung auf ihre polizeilichen Functionen mittelbare Staatsdiener, in Bezug auf Besteuerung nicht II. 40, 41.
 - Gerichtliche Klagen gegen Bahnpolizei-Beamte II. 38.
 - Competenz-Conflict, ibidem und ff.
 - Disciplin II. 45—61.
 - Ordnungsstrafen II. 58.
 - Arreststrafe II. 59, 60.
 - Dienstcontractliches Verhältniss zur Direction II. 58.
 - Mittheilungen der Untersuchungen und Strafurtheile gegen Bahnpolizei-Beamte II. 60, 61.
- Bahnpolizei-Reglements II. 69, 70.
- Bahn-Terrain II. 88 ff.
- Bahn-Terrain II. 84, 85.
- Bau der Bahn; Fristen für ihre Vollendung I. 163.
- Bau der Bahn I. 149 ff. Haftbarkeit der bauenden Gesellschaft für leichtes Verschulden I. 143.
- Bauplan, dessen Genehmigung durch den Handelsminister I. 19 ff.
 - Mittheilung desselben an die betr. städtischen Behörden I. 22.
- Beamte der Staatsbahnen und der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen II. 62. Ihr Benehmen dem Publikum gegenüber II. 65.

Beamte der Privat-Eisenbahngesellschaften sind Privatpersonen II. 26.

Sie stehen zur Gesellschaft nur in einem dienstcontractlichen Verhältniss II. 26.

Ihre Rechte und Pflichten bestimmen sich lediglich durch den Dienstvertrag, ibidem.

Personen, die durch richterliches Erkenntniss für unfähig zum Eisenbahndienst erklärt sind, dürfen nicht wieder angestellt werden II. 27.

Beamten-Unterstützungscasse II. 27—30.

Beförderung von Truppen und Kriegsmaterial auf Eisenbahnen II. 188 ff.

Begehung fremder Grundstücke zum Zwecke der Vorarbeiten des Eisenbahnbaues I. 21.

Begründung der Eisenbahngesellschaften I. 1 ff. Verfahren dabei I. 2, 8.

Antrag an das Handelsministerium I. 2, 9 ff.

Bekanntmachung des Gesellschaftsvertrages I. 18.

Beschädigungen an Personen und Sachen, welche nicht durch die Eisenbahn transportirt werden II. 129 ff.

Beschädigungen transportirter Personen (Passagiere) II. 208 ff. — transportirter Güter; Transportbedingungen II. 211 ff.

Beschädigungen durch Staatsbahnen II. 138, 208.

Besteuerung der Eisenbahnen II. 222 ff.

Betrieb auf den Staats- und den unter Königl. Verwaltung stehenden Eisenbahnen, Rescript vom 27. Juli 1850, II. 70 ff.

Betriebs-Director II. 25.

Betriebs-Reglement für die Staats-Eisenbahnen etc. II. 122.

Betriebs-Reglements II. 121 ff.

Betriebs-Uebersichten II. 123.

Besitzeinweisung, siehe „Expropriation“ und „vorübergehende Benutzung“.

Blutegelteich I. 143.

Briefe. Unentgeltlicher Transport durch die Eisenbahn II. 141.

Brunnen. Versiegung desselben durch einen Eisenbahneinschnitt. I. 107.

C.

Caducitätserklärung von Actien II. 262 ff.

Cautionsleistung I. 41 ff.

Cession von Actienzeichnungen II. 262, 263, 266, 274.

Chemische Präparate — deren Transport II. 90 ff.

Civil-Versorgungsberechtigte II. 63 ff.

Comité (provisorisches) I. 2, 3.

Commercielle Natur der Eisenbahn-Unternehmungen I. 16.

Communal-Abgaben II. 234 ff.

Communalsteuer der Eisenbahngesellschaften II. 231.

Communal-Einkommensteuer II. 234 ff.

Competenz-Conflict II. 42 ff. 62, 249 ff. 251.

- Concessionirung von Eisenbahnen II. 2.
Concessions-Ertheilung an Actiengesellschaften überhaupt — Bedingungen I. 12. Grundsätze I. 9 ff.
Concessions-Ertheilung — Verfahren bei derselben I. 9 ff.
Concessions-Verwirkung II. 245.
Concurrenzbetrieb auf Eisenbahnen II. 191 ff.
Concurrenzbetrieb auf einer Eisenbahn Seitens einer sich anschliessenden Gesellschaft II. 200 ff.
Concurrenzbetrieb Seitens einer sich anschliessenden Staatsbahn oder Privatbahn unter Königl. Verwaltung II. 202, 203.
Concurrenz im Transportbetriebe auf derselben Bahn II. 193 ff.

D.

- Damm einer Eisenbahn I. 134, 141.
Damnum emergens II. 130.
Demolirungen II. 245.
Depositalmässige Sicherheit von Eisenbahn-Actien II. 277 ff.
Deposition der in Folge der Expropriation zu leistenden Entschädigungsgelder I. 111, 112.
Deposition im Falle der Concurrenz von Realberechtigten bei der Expropriation I. 41 ff.
Dienstcorrespondenz der Eisenbahngesellschaften II. 185.
Dienstcontractliches Verhältniss der Eisenbahn-Beamten II. 26. —
der Bahnpolizei-Beamten II. 59.
Direction der Eisenbahngesellschaft I. 15. II. 19.
Ihre Rechtsverhältnisse im Allgemeinen II. 19.
Eidesleistung in Processen II. 20—22.
Haftbarkeit der Direction Dritten gegenüber II. 22.
Ihr Verhältniss zur Generalversammlung und zu den einzelnen Actionären II. 23.
Ihre Absetzung Seitens der Generalversammlung, ibidem.
Ihre Befugniss gegen Bahnpolizei-Beamte II. 58.
Directoren der Eisenbahngesellschaft; executio ad faciendum gegen ihre Personen II. 248 ff. 257.
Disciplin über Bahnpolizei-Beamte II. 45.
Disciplinargesetz II. 46—57.
Domicil der Eisenbahngesellschaften I. 16.
Droschkenfuhrwerk II. 99 ff.

E.

- Eidesleistung in Processen Seitens der Eisenbahngesellschaften II. 20—22.
Eigenthümer — dessen Legitimation zum Empfange des Taxpreises bei Expropriationen I. 41, 45, 111, 112.

- Eigentumsentziehung, siehe „Expropriation.“
- Eigentumsübergang durch Expropriation ist definitiv I. 105, 106.
- Eisenbahn-Actienwesen II. 261 ff.
- Eisenbahn-Actien als pupillen- und depositalmässige Sicherheit II. 277 ff.
- Eisenbahn-Arbeiter, siehe Arbeiter.
- Eisenbahn-Baumeister II. 66.
- Eisenbahn-Beamte, siehe „Beamte“ und „dienstcontractliches Verh.“
- Eisenbahn-Commissariate II. 15 ff.
- Regulativ vom 24. November 1848, II. 15.
- ihre Ressortverhältnisse II. 17.
- ihre Zusammensetzung II. 18.
- haben die Disciplin der Bahnpolizei-Beamten II. 45.
- sind Provinzialbehörden und als solche zur Erhebung des Competenz-Conflicts berechtigt II. 42.
- jedoch nur unter Mitwirkung von drei Mitgliedern II. 44.
- Siehe auch „executio ad faciendum“.
- Eisenbahn-Damm I. 134, 141.
- Eisenbahn-Directionen, Königliche II. 61.
- sind Disciplinar-Behörden II. 62.
- sind nicht befugt zur Erhebung des Competenz-Conflicts II. 62.
- stehen nicht unter dem Eisenbahn-Commissariat II. 78.
- Eisenbahngebäude II. 228, 231.
- Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, Text desselben II. 284 ff.
- Eisenbahngrundsteuer II. 227 ff.
- Eisenbahnpapiere, die nicht voll eingezahlt sind II. 267 ff.
- Eisenbahn-Postinspector II. 147—150.
- Eisenbahnsteuer II. 222 ff.
- Eisenbahn-Uebertretungen oder Contraventionen II. 139 ff.
- Eisenbahn-Unglücke II. 208; deren Anzeige II. 82.
- Eisenbahn-Verbrechen und Vergehen II. 136 ff.
- Eisenbahn-Wagen sind der Post nicht unentgeltlich zu stellen II. 148.
- Anmerkung.
- Eisenbahn-Wesen in Preussen; kurze Uebersicht II. 1 ff.
- Emission von Actien II. 241.
- Entfernung von Gebäuden und lagernden Materialien von den Eisenbahnen II. 96 ff.
- Entschädigung, siehe „Expropriation“ — „Vorübergehende Benutzung“ — „Adjacenten“.
- Entschädigung der Eisenbahngesellschaften für Einrichtungen, welche sie im Interesse des Postverkehrs zu treffen genöthigt worden sind II. 155 ff.
- Entschädigungs-Ansprüche Dritter an den Staat II. 242.

Entschädigung der Reisenden bei verspäteten oder ausgefallenen Zügen II. 207, 208.

Entschädigung der Reisenden, welche durch Eisenbahn-Unfälle körperlich verletzt sind II. 208.

Entschädigungs-Grundsätze bei der Expropriation I. 94—96.

Besonderheiten des Rheinischen Rechts I. 96—98.

Referat mehrerer Entscheidungen I. 98 ff.

Entschädigungs-Klagen der Eisenbahngesellschaften gegen den Postfiskus II. 154 ff.

Entschädigungs-Klagen expropriirter Eigenthümer sind nicht gegen die Regierung, sondern gegen die Eisenbahngesellschaft zu richten I. 98.

Erdarbeiter, siehe „Arbeiter“.

Erderschütterungen durch die Züge I. 143.

Erleuchtung von Personenwagen im Dunkeln II. 80.

Eröffnung der Eisenbahnen unter Genehmigung II. 68, 69, 242.

Erwerb von Grundstücken II. 242.

Executio ad faciendum II. 248 ff.

Expertise ist nicht unumgänglich nöthig I. 105.

Expresse Versendung postzwangspflichtiger Gegenstände II. 144.

Expropriation. Von derselben im Allgemeinen I. 28 ff.

Expropriation bewirkt immer einen definitiven Eigenthumsübergang I. 105. 106.

Expropriation (theilweise) I. 147 ff.

Expropriation nach Rheinischen Rechte I. 62 ff.

Expropriationsgesetz I. 62 ff.

Reclamationen I. 64.

Recurs, ibidem.

Präklusivfrist, ibidem.

Bedeutung und Anwendung des französischen Expropriationsgesetzes unter den gegenwärtigen Preussischen Behörden der Rheinprovinz I. 67—77.

Staatsministerial-Instruction zu dem Expropriationsgesetz, vom 23. Juli 1821, I. 77—79.

Gebäude I. 78, 97, 98.

Provisorische Besitzeinweisung wegen Dringlichkeit I. 79—84.

Ermittelung der vorläufig zu zahlenden oder zu deponirenden Entschädigungssumme, ibidem.

Expropriation unter der Herrschaft des Allgemeinen Landrechts.

Grundsätze I. 33.

Verfahren I. 33 ff.

Abschätzung I. 33.

Reclamationen gegen die Expropriation I. 34, 35.

Expropriationsbeschluss I. 35—37.

- Die Expropriation ist unwiderruflich I. 37.
Sie darf nicht eine eventuelle sein I. 37.
Die Rechte Dritter (Niessbraucher, Pächter, Servitut-Berechtigter, Hypothekargläubiger) hören durch die Expropriation auf I. 38.
Besitzeinweisung I. 38.
Deposition des Taxpreises I. 38.
Kosten der Herstellung der Legitimation zum Empfange des Kaufpreises I. 39.
Gerichtliche Klage des depossedirten Eigenthümers auf Erhöhung der Taxe I. 39.
Forum dieser Klage, ibidem.
Provocation Seitens der Eisenbahngesellschaft auf richterliches Gehör I. 40, 41.
Entschädigung der Realberechtigten und Nutzniesser etc. I. 41 ff.
Hypothekargläubiger I. 46.
Erbpacht I. 47.
Pacht und Miethe I. 47.
Provocation auf richterliches Gehör bei Festsetzung der Entschädigung der Realberechtigten I. 49.
Commissarius der Regierung zur Leitung des Expropriationsverfahrens I. 50.
Die Schätzung der Taxatoren bindet die Regierung nicht I. 50.
Recurs an das Handelsministerium findet gegen die Festsetzung der Taxe nicht Statt. I. 50, 51.
Expropriationsrecht — Grenzen desselben I. 30 ff. 64 Anm.
Expropriationsrecht. Zur Verleihung desselben bedarf es nicht der Mitwirkung der Kammern I. 13.
Extrazüge zum Geldtransport II. 144.

F.

- Fahrbedingungen können den Schadenersatz für Körperbeschädigungen nicht ausschliessen II. 208.
— auch bei Staatsbahnen nicht II. 208 ff.
Fahrbillet — Lösung desselben II. 207, 208.
Fahrgeschwindigkeit II. 85—87.
Fahrplan II. 184, 207.
Fahrzeuge II. 79.
Force majeure, siehe „Höhere Gewalt.“
Forst-Beamte II. 88.
Forsten, Königliche II. 99.
Fortificatorische Zwecke I. 133 Anm.
Forum der Klagen gegen Actienzeichner I. 6. II. 262, 263
Forum der Klagen auf Festsetzung der Entschädigung bei Expropriationen I. 39, 98.

Forum für die Klage eines Grundeigenthümers, dem durch Vorarbeiten ein Schaden zugefügt ist I. 21, 22.

Forum der Eisenbahngesellschaften I. 16, 17.

Forum bei Klagen gegen den Postfiscus II. 154.

Freie Fahrten II. 122, 142.

Frequenz einer Gegend. Vermehrung derselben durch eine Eisenbahnanlage. Kommt bei der Entschädigung expropriirter Eigenthümer nicht in Betracht I. 109.

Frequenz-Verminderung in einer Gegend I. 144.

Fristen für die Vollendung des Baues der Eisenbahnen I. 163.

Fristen zur Einlegung von Rechtsmitteln I. 17.

Fuhrwerk auf Bahnhöfen II. 99 ff.

G.

Gebäude (Expropriation derselben) I. 78, 97, 98, 106.

Gebäude, deren vorgeschriebene Entfernung von den Eisenbahnen II. 96 ff.

Geldsendungen auf Eisenbahnen II. 144, 186.

Geldtransport mittels eines Extrazuges II. 144, 186. — mittels eines Begleiters, ibidem.

Gemeindewege I. 98.

Gemischte Züge II. 86.

General-Postamt II. 154.

Generalversammlung der Actionäre II. 23.

Gerichtsstand, siehe „Forum“.

Gesellschaftsvertrag — Form desselben und Förmlichkeiten I. 2, 17.

Zahl der denselben abschliessenden Personen I. 5, 6, 8, 9.

Vorsichtsmaassregeln beim Abschluss I. 6.

Sein nothwendiger Inhalt I. 17 ff.

Der nach Rheinischem Recht zu affichirende Auszug des Gesellschaftsvertrages braucht die Namen der Actionäre nicht zu enthalten I. 6.

Der Gesellschaftsvertrag kann vor oder nach der landesherrlichen Genehmigung abgeschlossen werden I. 9. Siehe auch „Statuten“.

Gewerbebetrieb auf Bahnhöfen II. 100 ff.

Gewerbegericht I. 16.

Gewerberath I. 16.

Gewerbesteuerfreiheit der Eisenbahngesellschaften II. 222.

Gewinn — entgangener; in wiefern derselbe von den Eisenbahngesellschaften zu ersetzen ist I. 107, 108. II. 130.

Glatteis II. 83.

Grunderwerb. Freiwillige Kaufverträge nach Rheinischem Rechte I. 24.

Berücksichtigung der Pächter und Miether I. 24, 25. 47 ff.

Berücksichtigung und Wirkung von Hypotheken nach Rheinischem Rechte I. 25—27.

Stempel- und Sportelfreiheit I. 27.

Honorarien der Hypothekenbewahrer I. 27—28.

Grundsteuerbefreiung der Eisenbahngesellschaften II. 227 ff.

Güterverkehr ist an Sonn- und Festtagen beschränkt II. 95.

Güter-Reglements II. 121.

Güter-Transport. Haftbarkeit II. 210 ff.

H.

Haftbarkeit, die — der Eisenbahngesellschaften beschränkt sich auf den auf der eigenen Bahn entstehenden Schaden II. 220.

Handarbeiter I. 149 ff.

Handelsgerichte I. 6, 16. II. 263.

Handelskammern I. 16.

Handelsministerium — Antrag an dasselbe Behufs Begründung einer Eisenbahngesellschaft I. 9 ff.

Handelsminister als oberste Centralbehörde des Eisenbahnwesens II. 14. 15.

Seine Genehmigung des Bauplanes I. 20.

Seine Anordnungen im Interesse des Bedürfnisses der Postverwaltung II. 153 ff.

Fälle, in welchen sein Entscheidungsrecht wegen der Parteistellung des Staates cessirt. II. 202 ff.

Handelsrichter — Wahl der, I. 16.

Hintereinanderfahren von Zügen II. 85.

Höhere Gewalt bei Eisenbahn-Unfällen II. 129, 208, 210, 217.

Hypotheken auf expropriirten Grundstücken I. 111.

Hypothekenbewahrer — deren Gebühren und Honorarien I. 27—28.

I.

Insolvenz der Eisenbahngesellschaften I. 16. II. 267.

Interimsscheine II. 262, 268.

Invaliden II. 63, 64.

Jagd auf Eisenbahnen II. 88—90.

Jagd-Beamte II. 88.

Juramentum in litem I. 99—100.

Juristische Persönlichkeit der Gesellschaften I. 14 ff. II. 233.

K.

Körperverletzungen von Reisenden II. 208.

Kofferträger II. 99 ff.

Kosten der Processe über Entschädigung für expropriirte Grundstücke I. 100, 101.

Kriegsbeschädigungen II. 245.

Kriegsmaterial — dessen Beförderung auf Eisenbahnen II. 188.

Kupfer-Zündhütchen II. 90 ff.

Kuppelung der Wagen II. 86, 87.

Kurkosten II. 208.

L.

Landesherrliche Genehmigung bei Eisenbahn-Anlagen I. 12 ff.

zur Emission von Actien und Prioritäts-Obligationen au porteur II. 241.

Landespolizeiliche Anordnungen II. 154.

Landgemeinden II. 240.

Landräthe — deren Mitwirkung bei Eisenbahn-Projecten I. 12.

Leichen-Transport II. 94.

Leichte Gegenstände dürfen nicht auf das Bahn-Terrain gelegt werden
II. 84.

Local-Polizeibehörden; ihre Befugniss auf Bahnhöfen II. 100 ff.

Local-Verkehr II. 122.

Lokomotive; Beschädigung durch Auswurf von Kohlen und Asche I. 145—
147. Prüfung der Lokomotiven II. 79, 241.

Lucrum cessans, siehe Gewinn.

M.

Mandat zur Zeichnung und zum Ankauf nicht voll eingezahlter Eisenbahn-
Papiere II. 269 ff.

Materialien, lagernde — bei Eisenbahnen II. 96 ff.

Miether und Pächter sind von der expropriirenden Eisenbahn-Gesellschaft
zu entschädigen I. 96, 97, 101—105. S. auch „Expropriation“ und „Vor-
übergehende Benutzung.“

Militär-Invaliden. II. 63, 64.

Militärs mit Civilversorgungsschein. II. 63 ff.

Militärverwaltung; ihre Rechte II. 188 ff.

Monats-Einnahmen; Mittheilung an das Handels-Ministerium II. 123 ff.

Beurtheilung des Rescripts vom 11. Januar 1851. II. 126.

Motive des Eisenbahngesetzes II. 158 ff.

N.

Nachtzüge II. 155 ff.

Nachweise behufs Erlangung der Concession I. 9 ff. — über die im Staats-
Eisenbahndienste angestellten Militärs II. 64.

Nutzniesser und Nutzungsberechtigte I. 96, 97. Siehe auch „Expropria-
tion“ und „Vorübergehende Benutzung.“

O.

Ober-Postdirectoren, deren Funktionen mit Bezug auf das Eisenbahn-
wesen II. 150.

Ordnungsstrafen gegen Bahnpolizei-Beamte II. 58.

P.

- Pächter I. 96, 97, 101—105. Siehe auch „Miether“.
- Partial-Zahlungen II. 262.
- Personen-Transport — Stillschweigender Contract II. 207.
- Personen-Wagen. Ihre Erleuchtung II. 80.
- Einrichtung der Thüren II. 81.
- Verschluss der Wagen 4ter Classe II. 81.
- Phosphor II. 90 ff.
- Polizeiliche Verfügungen II. 242, 243, 256.
- Rechtsweg II. 153.
- Portofreiheit zu Gunsten der Eisenbahngesellschaft II. 185 —
der Geldersparnisse der Eisenbahn-Arbeiter I. 161.
- Postfreipässe II. 142.
- Postregal II. 141, 142.
- Postreisende — deren Beförderung II. 141.
- Postverwaltung — Rechte der II. 141 ff.
- In wie weit müssen die Eisenbahn-Gesellschaften den Bedürfnissen der
Potsverwaltung Rechnung tragen? II. 152.
- Anordnungen des Handels-Ministeriums in dieser Beziehung II. 153.
- Rechtsweg ibidem.
- Entschädigungsklagen, Forum II. 154.
- Entschädigungsgrundsätze II. 155 ff.
- Postwagen — deren Transport durch die Eisenbahnen II. 141, 148.
- Postzwangspflicht II. 142 ff.
- Potszwangspflichtige Gegenstände; in wie weit dieselben durch
die Eisenbahngesellschaften unentgeltlich zu transportiren sind? II. 141,
145—147.
- Preussische Gesetze — deren Anwendung bei Transit-Beförderung II. 221.
- Prioritäts-Obligationen II. 241, 274—277.
- Privilegium der Eisenbahngesellschaften zur Beförderung II. 142.
- Processstempel I. 112 ff.
- Promessen II. 262. 268.
- Prospectus einer zu bildenden Eisenbahngesellschaft I. 2.
- Publikum — Zuvorkommendes Benehmen gegen dasselbe II. 65, 66.
- Pupillenmässige Sicherheit von Eisenbahnactien. In wiefern dieselbe
vorhanden ist? II. 277 ff.

Q.

- Quittungsbogen II. 263, 268, 273. 274.

R.

- Realberechtigte I. 41 ff. sind von der expropriirenden Eisenbahngesell-
schaft zu entschädigen I. 96.

- Real-Communalsteuer II. 231.
- Rechnungslegung, Seitens der Eisenbahngesellschaften II. 123, 205, 243, 250 ff.
- Rechtsweg II. 153, 257, 259.
- Regierungen. Sie haben den Umfang des den Gesellschaften verliehenen Expropriationsrechtes zu bestimmen und Zweifel autonomisch zu entscheiden I. 31, jedoch unter Vorbehalt des Recurses an das Handels-Ministerium I. 34.
- Regierungen haben nicht die Disciplin über die Bahnpolizei-Beamten II. 45.
- Regierungen. Befugnisse der Bezirks-Regierungen II. 17.
- Reglements für den Personenverkehr II. 121.
- Reinertrag; dessen Besteuerung II. 223 ff.
- Reclamationen gegen die Feststellung der Bahnlinie I. 23.
- Recurs an die Gerichte findet nicht Statt gegen die Entscheidungen der Regierungen, durch welche die zu exproprirenden Grundstücke bestimmt werden I. 31. S. auch „Rechtsweg.“
- Reservefonds II. 192.
- Reservirte Ausgabebeträge werden nicht besteuert II. 225.
- Restaurationsbetrieb an kleineren Stationen II. 66, 67.
- Revision der Eisenbahnen vor ihrer Eröffnung II. 68, 69.
- Rittergüter I. 110.
- Rückzahlung an die Actionäre ist verboten II. 267.

S.

- Schaden, der bei der Beförderung auf der Bahn entsteht II. 128.
- Schadenersatz an dritte beschädigte Personen. Umfang desselben; *lucrum cessans*. II. 129 ff. S. auch „Beschädigung;“ „Gütertransport;“ „Expropriation;“ „Haftbarkeit;“ „Höhere Gewalt;“ „Postverwaltung“ u. s. w.
- Schätzungseid I. 99, 100.
- Schnellzüge II. 86.
- Sicherheitsvorschriften für die Fahrten II. 83 ff.
- Sonn- und Festtage II. 95.
- Sonntagsfeier II. 95.
- Special-Director II. 25.
- Staat. Seine Rechte den Eisenbahngesellschaften gegenüber II. 241. ff.
Sein Recht zum Ankauf von Eisenbahnen II. 243.
Sein Aufsichtsrecht II. 245 ff.
- Staatsbahnen. Anwendbarkeit des §. 25 des Eisenbahngesetzes bei Beschädigungen II. 133, 208.
- Staatsbahnen. Ihr Betriebs-Reglement II. 122.
- Staatsbahnen. Bestimmungen zur Sicherung des Betriebes II. 70 ff.
ihre Grundsteuerfreiheit II. 230.
- Städte-Ordnungen II. 233.
- Stations-Aufseher II. 66, 67.

Statuten — Aenderung derselben I. 6, 7, 8.;
haben die Bedeutung von Verträgen, nicht von Gesetzen II. 256.
Städtisches Gebiet. Durchschneidung desselben I. 22.
Stempel- und Sportelfreiheit I. 27.
Stempel- und Sportelfreiheit beim Grunderwerb I. 112—115.
in Processen I. 112—114.
Straf-Billet II. 36, 37, 207.
Strafgesetze des Eisenbahnwesens II. 136 ff.
Streichzündler II. 90 ff.

T.

Tarif der Eisenbahnen II. 191 ff.
Tarif — Streitigkeiten über seine Anwendung II. 205, 206.
Seine Festsetzung II. 204.
Taxe. Siehe „Expropriation“.
Technischer Director II. 25.
Theilweise Expropriation (Entschädigung) I. 106, 107, 147 ff.
Thüren der Personenwagen II. 81.
Transitbeförderung (Anwendbarkeit der Preussischen Gesetze) II. 221.
Transportgeschäft; dessen Rechtsverhältnisse II. 207 ff.
Transport-Bedingungen. Gültigkeit derselben, so weit sie den Ersatz von Beschädigungen ausschliessen II. 211 ff.
Truppen. Ihre Beförderung auf Eisenbahnen II. 188 ff.

U.

Uhren-Regulirung II. 120.
Umwege, zu denen angrenzende Eigenthümer durch eine Bahnanlage genöthigt werden, I. 144, 145.
Unentgeltlicher Transport postzwangspflichtiger Gegenstände in den verschiedenen Landestheilen II. 145—147.
Unfälle II. 208, 128 ff.
Deren Anzeige II. 82.
Unglücksfälle — Haftbarkeit der Eisenbahngesellschaften II. 128 ff.
208, 211.
Deren Anzeige II. 82.
Uniformirung der Eisenbahnbeamten II. 30, 65.
Unterbrechung des Postbetriebes auf einer Eisenbahn II. 142.
Unterhaltung der Bahn nebst Transportanstalten II. 70, 192, 243.
Unterstützungskassen für Beamte II. 27—30.

V.

Veräusserung von Grundstücken der Eisenbahngesellschaften II. 17, 242.
Verbandverkehr II. 122.
Vereidung der Bahnpolizei-Beamten II. 32.

Vereidungsprotokolle der Bahnpolizei-Beamten sind stempelpflichtig II. 34.

Vereinsverkehr II. 122.

Verkehr mit nicht voll eingezahlten Eisenbahnpapieren II. 267 ff.

Verkuppelung II. 86, 87.

Verspätetes Abholen von Transportgütern Seitens der Adressaten II. 220.

Verspätung von Eisenbahnzügen; Entschädigung II. 207, 208.

Versteigerung (zwangsweise) von Eisenbahnen II. 245.

Vindication von Actien II. 279 ff.

Vorarbeiten zum Eisenbahnbau. Entschädigungsklagen der betreffenden Grundbesitzer I. 21.

Vorarbeiten des Baues I. 21.

Begehung fremder Grundstücke I. 21.

Vorkaufsrechte expropriirter Eigenthümer I. 115 ff.

in dem auf dem linken Rheinufer belegenen Theile der Rheinprovinz I. 119 ff.

in den andern Theilen der Monarchie I. 129 ff.

Vorsteher, siehe „Directoren“.

Vorübergehende Benutzung fremder Grundstücke. Wann findet sie zwangsweise Statt? I. 32, 33.

Vorübergehende Benutzung fremder Grundstücke (zwangsweise) unter der Herrschaft des Allgemeinen Landrechts I. 51 ff.

In der Grafschaft Mark I. 52.

In der Kurmark I. 52.

In der Neumark I. 53.

Im Herzogthum Magdeburg und Fürstenthum Halberstadt I. 53.

In der Provinz Preussen I. 54, 55.

Sand und Kies I. 55.

Erde zur Ziegelsteinfabrikation I. 55.

Feldsteine und Bruchsteine I. 55.

Entschädigung für die vorübergehende Benutzung I. 55—59.

Pächter und Miether I. 58.

Realberechtigte und Nutzniesser I. 58—59.

Unterbringung von Erde und Schutt I. 59—60.

Schema des Regierungsbeschlusses, der die vorübergehende Benutzung gestattet, I. 60.

Vorübergehende Benutzung (zwangsweise) unter der Herrschaft des Rheinischen Rechts I. 84 ff.

Besitzeinweisung zur vorübergehenden Benutzung, geschieht durch die Regierungen mit Ausschluss der Gerichte I. 85—89.

Auch die Entschädigung wird durch die Regierung festgestellt; doch ist der Recurs an die Gerichte zulässig I. 89—91.

Sand und Kies I. 92.

Die Entschädigung wird periodenweise geleistet I. 92.

W.

- Waldbrände, deren Verhütung II. 98.
Wege sind grundsteuerfrei II. 229.
Wegegerechtigkeit (Entschädigung) I. 108, 109, 145.
Wegeübergänge — Hemmung der Passage — Entschädigung I. 143, 144.
Werthermittlung expropriirter Grundstücke der Zeit nach I. 98, 99.
Wiederkaufrechte expropriirter Eigenthümer I. 115 ff.
in dem auf dem linken Rheinufer belegenen Theile der Rheinprovinz I. 119 ff.
in den andern Theilen der Monarchie I. 129 ff.

Z.

- Zahlungsunfähigkeit der Eisenbahngesellschaften I. 16. II. 267.
Zinsgarantie Seitens des Staates II. 4, 5, 7.
Zollwesen II. 103 ff.
Allgemeines Regulativ über die Behandlung des Güter- und Effekten-
Transports auf den Eisenbahnen in Bezug auf das Zollwesen, ibidem.
Zündhütchen II. 90 ff.
Zug-Barrières II. 87, 88.
Zug- und Stoss-Apparate II. 87.
Zustände der Preussischen Eisenbahnen im Allgemeinen II. 10 ff.
Zwang, administrativer II. 155, 246 ff.
Zwangsmittel der Aufsichtsbehörden gegen die Eisenbahngesellschaften
II. 246 ff.

Chronologisches Register.

NB. Die Römischen Ziffern I und II bedeuten den Theil, die Arabischen Ziffern die Seitenzahl.

Allgemeines Preussisches Landrecht.

Einleitung	§. 75.		I. 142. 147.
Theil I.	Tit. 2.	§. 114.	I. 108.
„	„	Tit. 6. §. 6.	I. 108.
„	„	Tit. 9. §. 31 ff.	II. 281.
„	„	Tit. 11. §. 8—11.	I. 33.
„	„	„ „ §. 319.	I. 130 fg.
„	„	„ „ §. 402.	II. 274.
„	„	Tit. 13. §. 65.	II. 272 fg.
„	„	Tit. 15. §. 45—53.	II. 280.
„	„	Tit. 20. §. 568. 569. 575.	I. 124. 125. 129.
„	„	„ „ §. 655.	I. 131.
„	„	Tit. 21. §. 2. 4. 258.	I. 47. 48.
„	„	„ „ §. 355—360.	I. 48.
Theil II.	Tit. 6.		I. 17.
„	„	Tit. 8. §. 618 ff.	I. 18.
„	„	Tit. „ §. 2459—62.	II. 210.
„	„	Tit. 10. §. 68. 69.	II. 40.
„	„	Tit. 15. §. 18 ff.	I. 51.
„	„	Tit. 20. §. 250.	II. 29.
Anhang	§. 109		II. 277.

Allgemeine Gerichtsordnung.

Theil I.	Tit. 10.	§. 270 ff.	II. 20.
„	„	Tit. 22. §. 10, 12.	I. 99.

Strafgesetzbuch.

§. 218.	II. 139.
§. 226, 227.	II. 281.
§. 283—300	II. 136 ff. 27.

§. 340 Nro. 6. II. 28.

Rheinisches Civilgesetzbuch.

Art. 545	I. 94, 148.
„ 1317	I. 72.
„ 1328	I. 25, 104.
„ 1627, 1628, 1782—84, 1928.	II. 215.
„ 1744—48.	I. 104.
„ 2169	I. 27.
„ 2183 ff.	I. 25.
„ 2279 ff.	II. 282.

Rheinisches Handelsgesetzbuch.

Art. 32	II. 258.
„ 42, 45	I. 6, 19.
„ 98	II. 215, 217.
„ 103	II. 210, 215.

1 7 8 7.

Publikandum vom 13. November I. 53.

1 7 9 1.

Ruralgesetz vom 28. September Art. 1. Abth. 6. Tit. 1. I. 85.
6. October

1 7 9 2.

Edict vom 18. April I. 52, 111.

1 7 9 6.

Chaussee-Reglement vom 31. Mai I. 52.

1 8 0 3.

Cabinets-Ordre vom 15. Juni I. 53, 111.

1 8 0 5.

Bergische Wege-Ordnung vom 18. Juni I. 92.

1 8 0 7.

Gesetz vom 16. September

Art. 51. I. 78, 97, 106.

„ 55. I. 32, 86, 90, 94.

1 8 0 8.

Verordnung vom 26. December §. 42, 48. Nro. 2. II. 253 ff.

1 8 1 0.

Gesetz vom 8. März I. 62 ff.

Art. 6. desselben I. 104.

Art. 16—19 „ I. 96, 79, 82.

Art. 25. „ I. 26, 111.

1 8 1 8.

Ressort-Reglement vom 20. Juli

Art. 12, 13. I. 87, 89, 62, 67.

Art. 16, 18, Nro. 2 II. 254.

1 8 1 9.

Gesetz vom 16. Juni §. 23 II. 283.

1 8 2 1.

Cabinets-Ordre vom 3. Mai II. 278.

Ministerial-Instruction vom 23. Juli I. 70, 77 ff. 93, 102 fg.

1 8 2 5.

Cabinets-Ordre vom 11. Juni I. 54.

1 8 2 8.

Cabinets-Ordre vom 9. Februar I. 53.

1 8 3 2.

Cabinets-Ordre vom 2. August I. 45 fg.

Cabinets-Ordre vom 8. August I. 111.

1 8 3 3.

Gesetz vom 17. Juni II. 242, 261.

Cabinets-Ordre vom 22. August I. 111.

1 8 3 4.

Cabinets-Ordre vom 8. Juni II. 231.

Cabinets-Ordre vom 18. October I. 111.

1 8 3 5.

Cabinets-Ordre vom 12. Januar II. 14.

Regulativ vom 25. Februar II. 14. 15.

Gesetz vom 16. Juni II. 261, 280.

1 8 3 6.

Gesetz vom 19. Januar §. 7 II. 269.

1 8 3 7.

Cabinets-Ordre vom 25. März I. 111.

Cabinets-Ordre vom 4. April II. 14.

Cabinets-Ordre vom 8. December I. 111.

1 8 3 8.

Gesetz vom 3. November II. 284 ff.

§. 1. desselben I. 1, 13.

§. 2. „ I. 4. II. 261.

§. 3. „ I. 13, 14, 17. II. 20.

§. 4. „ I. 20, 33. II. 79, 241.

§. 6. „ II. 241.

Gesetz vom 3. November 1838

§. 7.	desselben	I. 24. II. 17, 242.
§. 8—13.	„	I. 28 ff. 34, 50.
§. 9.	„	I. 27, 32, 51 ff. 85.
§. 10.	„	I. 59.
§. 11.	„	I. 33 ff. 50.
§. 12.	„	I. 41 ff.
§. 13.	„	I. 56 ff.
§. 14.	„	I. 133 ff.
§. 15.	„	I. 27, 28, 31, 110 fg. 145.
§. 16—19.	„	I. 115 ff.
§. 20.	„	II. 98, 242.
§. 21.	„	I. 163.
§. 22.	„	II. 68 fg. 242.
§. 23.	„	II. 25, 31, 41, 58, 101, 242.
§. 24.	„	II. 243.
§. 25.	„	I. 143. II. 128, 208 ff.
§. 26—35.	„	II. 191 ff.
§. 34.	„	II. 123 ff. 243.
§. 36.	„	II. 141, 148, 152. ff.
§. 38—41.	„	II. 222 fg. 243.
§. 42.	„	II. 243.
§. 43.	„	II. 188, 245.
§. 45.	„	II. 200 fg.
§. 46.	„	II. 15, 126, 245.
§. 47.	„	II. 245.
§. 48.	„	I. 128.
§. 49.	„	II. 162, 181 fg. 233.
Circular-Rescript des Staatsministeriums vom 30. November		I. 9 ff.

1 8 3 9.

Gesetz vom 21. Januar §. 8, 9	II. 228, 230.
Rescript des General-Directors der Steuern vom 20. März	I. 27.
Declaration vom 6. April Art. 13.	I. 17.
Rescript des Finanzministeriums vom 21. April	I. 114.
Verfügung des General-Steuerdirectors vom 30. April	II. 229.

1 8 4 0.

Gesetz vom 13. Mai	II. 261.
Rescript der Ministerien des Innern und der Polizei und der Finanzen vom 23. September	I. 2, 3.
Gesetz vom 30. November	II. 136.

1 8 4 1.

Urtheil des Rhein. Appell.-Hofes vom 4. Februar	I. 99.
Rescript des Finanzminist. vom 25. Februar	I. 88.
Urtheil des Rhein. Appell.-Hofes vom 17. März	I. 98.
Rescript der Minist. d. Innern u. der Polizei vom 30. August	I. 20.
Rescript der Minist. d. Innern u. der Finanzen v. 16. December	II. 83.

1 8 4 2.

Gesetz vom 11. Mai	I. 20, 21, 26. II. 153 fg.
Rescript d. Justizminist. vom 23. Mai	II. 277.
„ „ „ „ 17. Juni	I. 88.
Cabinets-Ordre vom 22. November	II. 5.
Rescript des General-Steuerdirectors vom 9. December	II. 228.

1 8 4 3.

Gesetze vom 4. Mai	II. 261.
Urtheil des Revisions- u. Cassationshofes vom 26. Juni	II. 24.
Circular-Rescript d. Minist. d. Innern und der Finanzen vom 16. August	II. 231.
Rescript des Minist. des Innern vom 17. August	II. 100.
Urtheil des Rhein. Appell.-Hofes vom 30. August	I. 101.
„ „ „ „ 31. August	I. 105.
Rescript d. Minist. d. Innern und der Finanzen vom 20. Sept.	II. 35.
Circular-Rescript d. Minist. d. Finanzen u. d. Innern vom 20. September	II. 81.
Rescript d. Justizminist. vom 7. November	I. 112.
Gesetz vom 9. November	II. 296.
§. 1—5. 10. desselben	I. 17, 18.
§. 8. 9. „	I. 15, 16.
§. 10—18. „	II. 265 ff.
§. 19—23. „	I. 15. II. 19 ff. 258.
§. 24. „	I. 18.
Cabinets-Ordre vom 22. December	II. 278.

1 8 4 4.

Urtheil des Rhein. Appell.-Hofes vom 22. Februar	I. 128.
Circular-Rescript d. Minist. d. Finanzen u. d. Innern v. 16. April	II. 85.
Gesetz vom 24. Mai	II. 263, 267 ff.
§. 1 desselben	I. 3.
Rescript d. Minist. d. Innern vom 21. Juni	I. 110.
„ „ „ „ 26. August	I. 159.
„ „ „ „ 22. December	II. 80.
Eisenbahnrecht II.	21

1 8 4 5.

Rescript d. Minist. d. Innern vom 13. Januar	II. 233.
Finanz-Ministerial-Rescript vom 16. Januar	I. 27.
Erlaß des Ober-Präsidenten der Rheinprovinz vom 20. Januar	I. 110.
Circular-Rescript d. Minist. d. Innern u. d. Finanzen v. 20. April	I. 159.
Circular-Rescript d. Minist. d. geistl., Unterr.- u. Medicin.-Angel., d. Innern und d. Finanzen vom 22. April	I. 12.
Rescript d. Justizminist. vom 13. Juli	I. 113.
Rescript d. Minist. d. Finanzen und d. Innern vom 16. Juli .	I. 12.
Circular-Rescript des General-Postmeisters, des Minist. d. In- nern vom 21. Juli	I. 161.

1 8 4 6.

Urtheil d. Rhein. Appell.-Hofes vom 4. Februar	II. 220.
Rescript d. Minist. d. Innern u. d. Finanzen vom 7. Februar .	II. 35.
Rescript d. Finanzminist. vom 10. Mai	I. 54.
Cabinets-Ordre vom 22. Mai	I. 110.
Rescript d. Finanzminist. u. d. Minist. d. Innern vom 8. Juni	II. 33.
Rescript d. Finanzminist. vom 4. Juli	II. 34.
Rescript d. Minist. d. Finanzen und des Innern vom 14. Juli .	I. 22.
Rescript d. Minist. d. Innern vom 16. Juli	I. 110.
Rescript d. Ober-Präsidenten der Rheinprovinz vom 21. Juli .	I. 110.
Urtheil des Rhein. Appell.-Hofes vom 22. August	I. 127.
Circular-Rescript d. Minist. d. Finanzen u. d. Innern vom 27. September	II. 90.
Verfügung des Minist. des Königl. Hauses vom 27. September	II. 99.
Verordnung vom 21. December	I. 149 ff.

1 8 4 7.

Erkenntniss des Rhein. Appell.-Hofes vom 8. Februar	I. 7.
Cabinets-Ordre vom 1. März	I. 21, 22, 40.
Erkenntniss des Rhein. Appell.-Hofes vom 7. April	I. 5.
Gesetz vom 8. April	II. 39, 42.
Circular-Rescript d. Minist. d. Innern u. d. Finanzen v. 7. Mai	I. 157.
Rescript d. Minist. d. Innern u. d. Finanzen vom 23. Mai . .	II. 26.
Urtheil des Rhein. Appell.-Hofes vom 9. Juni	I. 102.
Circular-Rescript d. Minist. d. Innern u. d. Finanzen v. 10. Juli	II. 91.
Rescript des General-Postamts vom 20. Juli	I. 162.
Urtheil des Rhein. Appell.-Hofes vom 29. Juli	I. 105.
Circular-Rescript d. Minist. d. Innern u. d. Finanzen und des General-Postmeisters vom 25. September	I. 162.
Rescript d. Minist. der Finanzen, des Innern und des Königl. Hauses vom 30. September	II. 88.
Circular-Rescript d. Minist. d. Innern u. d. Finanzen v. 4. Dec.	II. 96.

1 8 4 8.

Erkenntniss des Rhein. Appell.-Hofes vom 14. Januar	I.	75.
Circular-Rescript d. Finanzminist. vom 18. Januar	II.	120.
Plenarbeschluss des Obertribunals vom 31. Januar	I.	53.
Verordnung vom 11. Februar	I.	16.
Circular-Rescript d. Minist. d. Innern u. d. Finanzen v. 20 März	II.	92.
Desgl.	II.	97.
Desgl.	II.	97.
Cabinets-Ordre vom 27. März	II.	14.
Gesetz vom 17. April	I.	3.
Gesetz vom 24. September §. 9	II.	38.
Circular-Rescript d. Minist. für Handel etc. vom 29. September	II.	92.
Rescript des General-Postamts vom 23. November	II.	185.
Regulativ vom 24. November	II.	15, 42, 45, 68 fg.

1 8 4 9.

Verordnung vom 2. Januar §. 9	I.	22, 40.
Circular-Rescript d. Minist. für Handel etc. vom 8. Januar . .	II.	79.
Erkenntniss des Obertribunals vom 1. Februar	II.	144, 186.
Verordnung vom 9. Februar	I.	16.
Rescript d. Minist. für Handel etc. vom 22. April	II.	89.
Gesetz vom 15. Juni	II.	136.
Rescript d. Minist. für Handel etc. vom 24. Juni	II.	89.
Circular-Rescript d. Minist. d. Innern vom 31. Juli	II.	121.
Rescript des General-Postamts vom 9. September	II.	185.
Circular-Rescript d. Minist. d. Innern vom 12. October	II.	94.
„ „ „ „ „ 5. November	II.	94.
„ „ „ für Handel etc. vom 23. November	II.	147.
Bekanntmachung „ „ „ „ „ 28. „	II.	63.
Rescript des Handelsminist. vom 8. December	I.	136.
Dienst-Instruction für die Ober-Postdirectoren vom 12. Dec. .	II.	154.

1 8 5 0.

Urtheil d. Rhein. Appell.-Hofes vom 10. Januar	II.	214 fg.
Rescript d. General-Postamts vom 23. Januar	II.	186.
Rescript d. Handelsminist. vom 25. Januar	I.	137.
Verfassungs-Urkunde vom 31. Januar :		
§. 9	I.	38, 55, 57, 76, 79. II. 172.
§. 45	I.	14.
§. 48	I.	13.
Gesetz vom 12. Februar	II.	136.
Gesetz vom 24. Februar (§. 2)	II.	228.
Gesetz vom 2. März	I.	116 ff.

Gesetz vom 11. März	II. 17.
§. 20 desselben	II. 253.
Circular-Rescript d. Minist. für Handel etc. vom 17. April . .	II. 150.
Rescript d. Minist. des Innern u. für Handel etc. vom 30. Mai	II. 101.
Rescript d. Finanzminist. vom 19. Juni	II. 230.
Plenarbeschluss des Obertribunals vom 1. Juli	I. 142, 147.
Circular-Rescript d. Minist. für Handel etc. vom 27. Juli . .	II. 70 ff.
„ „ „ „ „ „ „ 6. November	II. 69.
Entscheidung des Obertribunals vom 12. November	II. 273.
Urtheil des Rhein. Appell.-Hofes vom 21. November	I. 82.
„ „ „ „ „ 28. November	I. 100.

1 8 5 1.

Circular-Rescript d. Minist. für Handel etc. vom 11. Januar	II. 123, 250.
Urtheil des Obertribunals vom 7. März	I. 98, 109.
Revisionsbeschluss des Obertribunals vom 7. März	I. 145.
Urtheil des Rhein. Appell.-Hofes vom 19. März	II. 283.
Circular-Rescript d. Minist. für Handel etc. vom 9. April . .	II. 82.
Beschluss des Rhein. Appell.-Hofes vom 28. Mai	I. 80.
Entscheidung des Obertribunals vom 3. Juni	II. 281.
Allgemeine Verfügung des Justizminist. vom 29. Juli	II. 61.
Plenarbeschluss des Obertribunals vom 20. October	I. 140.
Rescript des General-Postamts vom 30. October	II. 187.
Urtheil des Rhein. Appell.-Hofes vom 6. November	II. 275.
Staats-Ministerialbeschluss vom 19. November	II. 64.
Allerhöchster Erlass vom 29. December	II. 279.

1 8 5 2.

Bekanntmachung des Kriegsministers u. des Allg. Kriegsdepar- tements vom 14. Januar	II. 64.
Urtheil des Rhein. Appell.-Hofes vom 29. Januar	II. 212.
Entscheidung des Cassationshofes vom 16. März	II. 213.
Erkenntniss des Obertribunals vom 25. März	II. 270.
Gesetz vom 3. Mai (§. 136)	II. 255.
Rescript d. Minist. für Handel etc. vom 10. Mai	II. 85.
Erkenntniss d. Gerichtshofes zur Entscheidung der Competenz- Conflicte vom 22. Mai	II. 249.
Gesetz vom 5. Juni:	
§. 5—7	II. 142.
§. 9	II. 145 fg.
Verfügung des Justizministers vom 12. Juli	II. 60.

Gesetz vom 21. Juli	II. 46 ff.
§. 15 desselben	II. 59 ff.
§. 19 „	II. 59.
§. 24 „	II. 43.
§. 31 „	II. 44.
Reglement vom 31. Juli (§. 8)	II. 143.
Allgemeine Verfügung des Justizministers vom 18. August	II. 61.
Ministerial-Rescript vom 19. September	II. 93.
Allgemeines Regulativ über die Behandlung des Güter- und Effectentransports in Bezug auf das Zollwesen v. 21. Sept.	II. 103 ff.
Anweisung zu dessen Ausführung de eod.	II. 114 ff.
Urtheil des Rhein. Appell.-Hofes vom 18. November	I. 119.
„ „ „ „ „ 22. December	I. 107.

1 8 5 3.

Erkenntniss des Obertribunals vom 8. März	II. 213.
„ „ „ „ 10. März	I. 142 fg.
Rescript des Handelsministers vom 18. März	II. 143.
Circular-Verfügung des Handelsministeriums vom 10. April	II. 17.
Gesetz vom 17. Mai	II. 28.
Gesetz vom 30. Mai	II. 233.
Erkenntniss des Gerichtshofes zur Entscheidung der Competenz- Conflicte vom 25. Juni	I. 137.
Betriebs-Reglement für die Staats-Eisenbahnen u. s. w v. 18. Juli	II. 122.
Rescript d. Minist. d. Justiz und der Finanzen vom 17. August	I. 28.
Erllass des Finanzminist. vom 11. September	II. 99.
Rescript d. Minist. d. Justiz und der Finanzen vom 22. Sept.	I. 28.
Verfügung d. Minist. für Handel etc. vom 8. October	II. 248.
„ „ „ „ „ 8. October	II. 95.
Urtheil des Rhein. Appell.-Hofes vom 17. October	II. 220.
Beschluss des Staatsminist. vom 26. November	II. 60, 62.
Reglement über die Freifahrten auf den Staats-Eisenbahnen vom 28. November	II. 122.
Allerhöchster Erlass vom 30. November	II. 30.

1 8 5 4.

Urtheil des Rhein. Appell.-Hofes vom 20. Januar.	I. 98.
Gesetz vom 13. Februar	II. 38 fg.
Verfügung des Justizminist. vom 17. März	I. 88.
Circular-Erlass d. Minist. des Innern vom 20. März	II. 95.
Urtheil des Obertribunals vom 24. April	II. 131.

Circular-Erlass des Minist. des Innern vom 3. Mai	II. 95.
Verfügung des Justizministers vom 10. Mai	I. 82.
Erlass des Minist. für Handel etc. vom 13. Mai	II. 64 fg.
Circular-Erlass des Minist. des Innern vom 10. Juli	II. 95.
Urtheil des Rhein. Appell.-Hofes vom 15. November	I. 109.
Circular-Verfügung d. Minist. f. Handel etc. vom 17. December	II. 85.

1 8 5 5.

Entscheidung des Obertribunals vom 6. Februar	II. 217.
Circular-Verfügung d. Minist. für Handel etc. vom 20. Nov. .	II. 87.
„ „ „ „ „ „ „ 10. Dec. .	II. 65.

1 8 5 6.

Circular-Verfügung d. Minist. für Handel etc. vom 4. Januar .	II. 66.
Verfügung d. Minist. für Handel etc. vom 10. Januar	II. 66 fg.
Städteordnung vom 15. Mai {	II. 233, 240.
„ „ 19. Mai {	
Verfügung des Finanzminist. vom 27. Mai	II. 225.
Circular-Verfügung d. Minist. für Handel etc. vom 8. Sept. .	II. 79.
Circular-Verfügung d. Minist. des Innern und der Finanzen vom	
29. September	II. 234.
Erlass d. Minist. des Innern u. der Finanzen vom 5. November	II. 235.
Bekanntmachung des General-Postamtes vom 24. December . .	II. 143.

1 8 5 7.

Erkenntniss des Gerichtshofes zur Entscheidung der Competenz-	
Conflicte vom 3. Januar	II. 252.
Circular-Verfügung des Minist. für Handel etc. v. 26. Januar .	II. 81.

Summarische Inhaltsangabe

des zweiten Theiles.

	Pag.
Fünftes Capitel. Von der Organisation der Verwaltung	1
Einleitung	1
Abschnitt I. Die Aufsichtsbehörden des Eisenbahnwe-	
sens	14
A. Von dem Handelsminister	14
B. Von den Eisenbahn-Commissariaten	15
Abschnitt II. Von den Vorständen und den Angestell-	
ten der Privat-Eisenbahngesellschaften	19
Abschnitt III. Von den Beamten der Staatsbahnen und	
der unter Staats-Verwaltung stehenden Privat-	
Eisenbahnen	61
Sechstes Capitel. Von dem Betriebe der Eisenbahnen	68
Abschnitt I. Bahnpolizei-Reglements	69
Abschnitt II. Sonstige polizeiliche Bestimmungen für	
Betrieb und Transport	79
Lokomotiven und Fahrzeuge	79
Anzeige vorkommender Unglücksfälle an die Staatsanwaltschaften	82
Sicherheitsvorschriften für die Fahrten	83
Bahn-Terrain	88
Transport	90
Schutz gegen Feuersgefahr	96
Droschkenfuhrwerk und Kofferträger	99
Zollwesen	103
Uhren-Regulirung	120
Abschnitt III. Betriebs-Reglements	121
Abschnitt IV. Betriebs-Uebersichten	123

	Pag.
Abschnitt V. Von der besondern Verpflichtung der Eisenbahngesellschaften zum Ersatze des bei der Beförderung auf der Bahn verursachten Schadens	128
Siebentes Capitel. Von den auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Strafgesetzen	136
A. Eisenbahn-Verbrechen und Vergehen	136
B. Einfache Uebertretungen (Contraventionen)	139
Achtes Capitel. Von dem Verhältniss der Eisenbahngesellschaften zur Postverwaltung	141
Neuntes Capitel. Ueber das Verhältniss der Eisenbahngesellschaften zur Militärverwaltung	188
Zehntes Capitel. Von dem Tarif der Eisenbahnen und dem Concurrerbetriebe auf denselben	191
I. Concurrenz im Transportbetriebe auf derselben Bahn	195
II. Festsetzung des Transporttarifs	204
Elftes Capitel. Von den Rechtsverhältnissen des Transportgeschäfts	207
Zwölftes Capitel. Von der Besteuerung der Eisenbahnen	222
Abschnitt I. Allgemeine Eisenbahnsteuer	222
Abschnitt II. Von dem Verhältniss der Eisenbahnen zur Grundsteuer	227
Abschnitt III. Communalsteuer - Pflichtigkeit der Eisenbahngesellschaften	231
Dreizehntes Capitel. Von den Amtsbefugnissen der Aufsichtsbehörden den Eisenbahngesellschaften gegenüber (executio ad faciendum)	241
Vierzehntes Capitel. Von dem Eisenbahn-Actienwesen	261
Nachtrag.	
I. Das Preussische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 (wörtlicher Abdruck des Textes)	284
II. Das Preussische Actiengesetz vom 9. November 1843 (wörtlicher Abdruck des Textes)	296
Sachregister für beide Theile des Eisenbahnrechts	301
Chronologisches Register	317

Bessel, August

Das preußische Eisenbahnrecht

Bd.: 2

Köln 1857

A.hydr. 372-1/2

urn:nbn:de:bvb:12-bsb10060066-2